THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
385.72
M57c
v.1

CENTRAL CIRCULATION BOOKSTACKS

The person charging this material is responsible for its return to the library from which it was borrowed on or before the **Latest Date** stamped below.

Theft, mutilation, and underlining of books are reasons for disciplinary action and may result in dismissal from the University.

TO RENEW CALL TELEPHONE CENTER, 333-8400

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY AT URBANA-CHAMPAIGN

MAY 18 1993

MAY 05 1993

When renewing by phone, write new due date below previous due date. L162

LIBRARY
UNIVERSITY OF
URBANA

LEGISLACIÓN

SOBRE

CAMINOS DE FIERRO

LIBR
UNIVERSITY
URB

LEGISLACION SOBRE FERROCARRILES

COLECCION

DE

LEYES, DECRETOS, DISPOSICIONES, RESOLUCIONES

Y DOCUMENTOS IMPORTANTES

SOBRE CAMINOS DE FIERRO

ARREGLADA

EN EL ARCHIVO DE LA SECRETARÍA DE FOMENTO.

TOMO I

Años de 1824 á 1870.

MÉXICO

IMPRENTA DE FRANCISCO DIAZ DE LEON

CALLE DE LERDO NUM. 3.

1882

385.72
M57c
v.1

Gen. 28 June 1934 Kenneth Mann. Lib. 2v. 10335 Bond

Señor Secretario de Estado y del Despacho de la Secretaría de Fomento, General Cárlos Pacheco:

La grande importancia que en la presente época ha tomado el establecimiento de vias férreas en la República Mexicana, está demandando dia por dia el conocimiento de la legislacion especial que sobre la materia se ha venido creando á medida que se han aumentado las empresas, se han desarrollado las obras de construccion, ó se han puesto en explotacion los ferrocarriles terminados.

Procurar ese conocimiento, es el objeto que me ha movido á formar una compilacion completa en que se encuentren cuantas disposiciones se han dictado y cuantos incidentes han ocurrido respecto de este asunto.

El Legislador, los funcionarios y empleados de la Administracion pública, las Compañias ferrocarrileras establecidas ó por establecer, y cuantos directa ó indirectamente se interesan en esta clase de adelantos materiales en México, hallarán reunidos los documentos que deseen consultar ó estudiar. Y como éstos no se circunscriben á los decretos del Gobierno de la Union, sino que se extienden á todas las disposiciones y resoluciones que sin el carácter de decretos ha dictado, y á las emanadas de las Legislaturas y Ejecutivos de los Estados de la Federacion, así como á los partes de inauguracion de vias, declaraciones de caducidad de concesiones, comunicaciones, actas, arreglos y datos importantes de las Empresas; contratos y convocatorias; estatutos de las Compañías; itinerarios y reglas para el servicio de explotacion, y reglamentos y aun proyectos ó informes de notorio interes, entiendo que la utilidad, y puede decirse la necesidad de tal recopilacion, es inconcusa.

Además, para facilitar la consulta de ella, cada uno de los documentos que contiene y á los cuales van unidos los que esencialmente les son conexos, está numerado y precedido de un extracto suficientemente claro para dar una idea del asunto, y todos están registrados en el índice cronológico con sus corres-

Bdg

pondientes extractos, lo mismo que en el indice alfabético, por el cual se obtiene la compilacion de lo que concierne á cada línea de ferrocarril en particular.

Tal es el trabajo que tengo la honra de presentar á vd., que, siguiendo las huellas de los Sres. Generales Riva Palacio y Diaz, y de los Sres. Altamirano, Mancera y Fernandez que á su vez han despachado ó tomado parte en el despacho de la Secretaría de Fomento, ha continuado coadyuvando con decidido empeño á la consecucion de tan grandiosas obras, alentadas y fomentadas con brillante éxito por los ilustrados Gobiernos de la presente época.

Si con el buen juicio que lo distingue, estima de algun valor ese propio trabajo y considera provechosa su publicacion oficial, vd. sabrá promover lo que á este respecto sea más conveniente.

México, Diciembre 31 de 1882.

FRANCISCO MAZA.

Secretaría de Fomento.—ACUERDO.

México, Diciembre 31 de 1882.

Siendo la obra de notoria utilidad, manifiéstese al Sr. Maza el aprecio con que el Gobierno ha visto su trabajo, y publíquese.

PACHECO.

Una rúbrica.

ADVERTENCIA.

Para seguir el método estricto de fechas en todos los documentos que forman esta compilacion, se ha tenido que intercalar en su correspondiente lugar y entre las disposiciones legales emanadas de Gobiernos reconocidos como legítimos, las pertenecientes á dos períodos en que los sucesos políticos presentan dos Poderes legislando á la vez: el que tuvo por orígen el golpe de Estado de 17 de Diciembre de 1857, y á consecuencia del cual funcionaron en la capital de México los Gobiernos de hecho de Zuloaga y Miramon, desde Enero de 1858 hasta Diciembre de 1860, y el de la intervencion y del Imperio que formuló disposiciones desde Junio de 1864 hasta Junio de 1867.

Durante estos dos períodos existió tambien el Gobierno que representó la legalidad; en el primero en Veracruz y en el segundo en San Luis Potosí y otros puntos de la frontera del Norte, cuyos decretos y disposiciones son los que en esos mismos períodos tienen carácter legal, sirviendo las otras á que alude esta advertencia, á la historia y otras aplicaciones que indudablemente pueden ser de importancia.

867955

Número 1.

Decreto de 4 de Noviembre de 1824

disponiendo que el Ejecutivo convoque para la presentacion de un proyecto de comunicacion de los dos Océanos, por el Istmo de Tehuantepec.

El soberano Congreso general constituyente de los Estados Unidos mexicanos, se ha servido decretar:

1º El Gobierno hará publicar, tanto en el país como en las naciones en que lo crea conveniente, que se va á emprender la comunicacion de los dos Océanos por el Istmo de Tehuantepec; y que para verificarlo se admitirán todas las propuestas que se hagan al efecto; en la inteligencia de que se preferirá la que ofrezca practicarla con más perfeccion, comodidad y ventajas para la navegacion.

2º El Gobierno señalará el plazo dentro del cual han de hacerle las propuestas, y miéntras corre, hará reconocer el Istmo de Tehuantepec y reunirá todas las noticias que sean necesarias para emprender el canal de comunicacion con el conocimiento debido.

3º Con las propuestas, las noticias que reuna y los informes correspondientes, dará cuenta al Congreso para la resolucion definitiva que convenga tomar.

4º En los mismos términos, hará publicar que se admiten cualesquiera otras propuestas de la misma especie, y principalmente para hacer navegables los rios de Alvarado, de Pánuco, Bravo del Norte, Rio Grande de Santiago, y para colonizar y hacer navegable el rio Colorado de Occidente, dando en su caso cuenta al Congreso para la resolucion del art. 3º

Número 2.

Decreto de 22 de Agosto de 1837

concediendo privilegio á D. Francisco Arrillaga para la construccion de un ferrocarril de México á Veracruz, con un ramal á Puebla.

EL C. ANASTASIO BUSTAMANTE, General de division y Presidente de la República Mexicana, á todos los que la presente vieren, sabed:

Que con arreglo á mis facultades constitucionales, y de acuerdo con el Consejo de gobierno, he concedido al Sr. D. Francisco Arrillaga privilegio exclusivo para establecer un camino de hierro desde Veracruz hasta esta capital, asegurándole por el presente la propiedad de este establecimiento, en los términos y por el tiempo que designan los artículos siguientes:

Art. 1º Que este privilegio será por el término de treinta años, y el camino de hierro de dobles carriles, desde el puerto de Veracruz hasta esta capital, por la direccion más recta ó que más convenga á la Empresa.

Art. 2º Que no se ocuparán los caminos actuales de Puebla, Orizaba y Jalapa.

Art. 3º Que á ningun otro individuo ni compañía se permitirá, durante los treinta años, construir caminos de hierro entre Veracruz y México, ni en los puntos intermedios, siempre que perjudiquen á la Empresa.

Art. 4º Que comenzará á correr el término del privilegio, desde que se acabe de construir el camino de hierro, ó á más tardar, al vencimien-

to de seis años, desde que empiece la obra, la cual ha de principiar, cuando más tarde, á los dos años de la fecha de su concesion; so pena de que pasando un dia más sin que se ponga mano á ella, caducará el privilegio.

Art. 5º Que el camino se ha de concluir cuando ménos breve, en el término de doce años desde la fecha de la patente; y vencidos, sólo obrará el privilegio para el camino trabajado, precisamente si ya tuviere la extension de treinta leguas no interrumpidas.

Art. 6º Que serán libres de todos derechos á la entrada en Veracruz, solas las máquinas y algunos otros renglones que lo estén por el nuevo arancel; mas los carriles, carruajes y demas útiles que introduzca la compañía para la construccion y uso de su camino, pagarán los derechos conforme á las leyes que entónces estén vigentes.

Art. 7º Que previa la tasacion é indemnizacion que prescribe el art. 8º de la 4ª ley constitucional, se permitirá á la Empresa el uso de los terrenos necesarios á la ubicacion del camino y de los materiales para su fábrica.

Art. 8º La compañía establecerá precisamente un ramal ó camino de travesía ferrocarril doble, de cuatro carriles á la ciudad de Puebla, desde el punto y por la direccion que parezca más conveniente á la Empresa.

Art. 9º Se conducirán todas las producciones del país al puerto de Veracruz desde México, al moderado flete de un real arroba, y á proporcion desde los puntos intermedios, á excepcion de la plata y oro que pagarán medio por ciento.

Art. 10. El porte de internacion de los efectos desde Veracruz á Puebla y México, no excederá de diez á once pesos carga de cuatro quintales, ó de cinco y medio reales arroba áun de ropas.

Art. 11. La correspondencia pública se conducirá graciosamente á beneficio del erario, no solo durante el término del privilegio, sino despues y miéntras subsista el camino.

Art. 12. Tambien continuarán sin poderse aumentar los precios que se fijan en los arts. 9 y 10, por la conduccion de las producciones del

país y de los demas efectos, despues de concluido el término del privilegio.

Art. 13. A los once años del uso de la patente, y en cada uno de los siguientes hasta el vencimiento de los treinta, enterará la Compañía cincuenta mil pesos en las cajas nacionales, á llenar un millon para la mejora de los demas caminos laterales ú otros objetos del bien público.

Art. 14. Este camino y el de travesía á Puebla, serán siempre propiedad de la Empresa, y como tales serán respetados, garantidos y protegidos segun las leyes, quedando sujeto el empresario por su parte á todas las demas condiciones que ellas establecen en esta materia, sirviéndole de título este decreto.

México, Agosto 22 de 1837.—*Anastasio Bustamante.—Manuel de la Peña y Peña.*

Número 3.

Decreto de 1º de Marzo de 1842

concediendo privilegio á D. José Garay para la apertura de una via de comunicacion entre el Océano Pacífico y el Atlántico, en el Istmo de Tehuantepec, estableciendo al efecto la navegacion y los tramos de ferrocarril necesarios.

Exmo. Señor:—El Exmo. señor Presidente provisional ha tenido á bien expedir el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ de SANTA-ANNA, general de division, benemérito de la patria y Presidente provisional de la República Mexicana, á todos sus habitantes, sabed:

Que constante en el propósito de procurar el engrandecimiento de la nacion y la felicidad de sus habitantes, teniendo presentes las proposiciones que me han sido presentadas por D. José Garay, y considerando que ningun medio puede ser más seguro y efectivo para promover grandes resultados de beneficio nacional, que el de traer á la República el centro del comercio y de la navegacion de todas las naciones, y que esto será la consecuencia del establecimiento de un paso fácil y breve del uno al otro Océano; que la naturaleza ofrece este medio, sin grandes dificultades y sin necesidad de muy cuantiosas erogaciones en el Istmo de Tehuantepec; porque allí se baja y se abate la Sierra Madre hasta el punto casi de desaparecer; porque allí se encuentran dos puertos, uno en el Norte y otro en el Sur, poco distantes entre sí, y que el espacio que los separa está comunicado en su mayôr parte por una laguna y un rio navegables; porque ese terreno intermedio se preste á los trabajos y obras necesarias, y abunda en materiales de construccion, y que si hasta ahora no se habia fijado la atencion en esta empresa, que

ella sola decidirá del engrandecimiento de toda la República, ha sido quizá, ó porque no se habia calculado la extension de las consecuencias, ó porque no se conocia la posibilidad de la ejecucion, ó bien porque preocupados con la idea de una cortadura oceánica, no se habia pensado en que un camino ó un canal de trasbordo podia dar aproximadamente los mismos resultados. Deseando hacer, si más no se puede, lo que es posible, pero siempre lo muy importante para la República y para el mundo, y buscando en lo que es más asequible el principio de ulteriores empresas más extensas; puesto que la apertura de un camino de tránsito, dando á conocer la facilidad de una cortadura que divida el continente, podrá hacer que se emprenda aunque más tarde, tan grandiosa obra; cierto además, de que para estimular el espíritu especulador, es menester hacer concesiones de que siempre nació el de empresa, y de que por ésta, la Nacion obtendrá rentas con que ahora no cuenta, pagadas por el comercio de las otras naciones, y desde luego las ventajas de ponerse en contacto con todo el mundo, formando sobre su territorio el emporio del comercio, y por consiguiente el de la riqueza y la abundancia, haciendo exportables los frutos de todo su territorio; en uso de las facultades que me concede el artículo 7º de las Bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se abrirá una via de comunicacion entre el Océano Pacífico y el Atlántico, en el Istmo de Tehuantepec.

Art. 2º Esto se verificará por navegacion, y donde ella no sea conveniente, por medio de ferrocarriles en que se usará de carros de vapor.

Art. 3º El tránsito abierto en el Istmo será neutral y comun á todas las naciones que se hallen en paz con la República Mexicana.

Art. 4º La ejecucion de esta obra se confia á D. José Garay, á quien se concede el derecho exclusivo para el efecto. Sus obligaciones y sus indemnizaciones serán las que van á expresarse.

Primera. D. José Garay hará practicar á su costa un reconocimiento del terreno y direccion que debe seguir la via de comunicacion, y de los puertos que sea más conveniente designar, eligiendo los más có-

modos é inmediatos, lo que verificará, á más tardar en el término de diez y ocho meses contados desde esta fecha, y comenzará las obras dentro de los diez siguientes. Si al término de éstos no lo hubiere hecho, cesará el derecho exclusivo que le concede este decreto.

Segunda. En los puertos que designe el empresario, hará todas las obras necesarias para que sean de un abrigo suficiente y cómodo uso. Construirá en cada uno de ellos fortalezas y almacenes. Formará el camino de comunicacion entre ambos puertos, por navegacion ó ferrocarriles; uno y otro por medio de vapor. Establecerá los carros y buques de vapor que se calculen necesarios para que jamas se demoren por su falta los trasportes.

Tercera. Pagará el empresario todo el terreno de propiedad particular por donde haya de pasar el camino, á justa tasacion; pero no se ocupará mayor extension por razon de utilidad pública, que la de un cuarto de legua á cada lado, que será la que se pueda exigir que vendan los propietarios.

Art. 5º Las indemnizaciones que se acuerdan al empresario y á los que traspasen sus derechos ó acciones, son las siguientes:

Tendrán el derecho de percibir los de tránsito por cincuenta años, al cabo de los cuales lo adquirirá el Gobierno de la República, y por sesenta el privilegio exclusivo de hacerlo por buques ó carros de vapor, fijando por fletes una cuota equitativa. Pero el mismo empresario dará al Gobierno desde que la Empresa ponga en corriente la comunicacion, la cuarta parte de los productos líquidos de lo que se pague por el permiso de tránsito, deducidos los gastos de administracion, conservacion y reparacion. La misma cuarta parte dará á la Empresa el Gobierno, cuando éntre en posesion de los derechos de tránsito del camino, por el mismo tiempo que la haya recibido de ella. El Gobierno y la Empresa podrán nombrar interventores en la recaudacion y en los gastos, por todo el tiempo en que respectivamente deban percibir la cuarta parte expresada. Se cede á la misma Empresa la propiedad de todos los terrenos baldíos que se encuentren á diez leguas de cada lado del camino ó canal del tránsito.

Art. 6º A cincuenta leguas de cada lado del tránsito de comunicacion es permitido á todo extranjero adquirir propiedad raíz, y dedicarse á todo género de industria sin exclusion de la minera. Aquel territorio será la patria de cuantos vengan á radicarse en él, con sujecion á las leyes de la República.

Art. 7º El Gobierno se compromete á prestar á la Empresa de comunicacion toda proteccion y auxilio, así para el reconocimiento como para los trabajos de las obras; pero la indemnizacion de los servicios y prestaciones de los habitantes, será de cuenta de la Empresa. Se compromete asimismo á no imponer ninguna contribucion ni renta sobre las mercaderías y pasajeros de tránsito, hasta que no haya trascurrido el tiempo de cincuenta años, y á no gravar á la Empresa ni á sus fondos con impuestos ni préstamos forzosos.

Art. 8º El Gobierno tendrá en los puertos ú otros lugares que designe de la comunicacion del Istmo, los empleados de aduanas que crea conveniente para el solo objeto de que cobren los derechos de importacion y de exportacion de lo que no vaya ni venga de tránsito, y de celar el contrabando; y en ningun caso podrán ingerirse en el cobro de los derechos de tránsito ni de fletes, ni alijos, ni de tonelada, ni de otra clase, pues ninguno pagarán los buques que carguen ó descarguen de tránsito, miéntras éste pertenezca á la Empresa. Las medidas administrativas para evitar el contrabando serán tales, que por ellas no se embarace el trasporte por el Istmo, y para el efecto se expedirá un reglamento particular.

Art. 9º Concluidas las obras, serán reconocidas por dos facultativos, nombrados el uno por el Gobierno y el otro por la Empresa, para que declaren si ésta ha cumplido con su contrata; en caso de discordia, los mismos facultativos nombrarán un tercero que la dirima; pero ningun género de cuestion impedirá que la comunicacion se ponga en uso estando ya dispuesta al efecto; sin embargo, la Empresa queda siempre obligada á cumplir en todas sus partes la contrata.

Art. 10. En el caso de que fuere practicable la comunicacion de los dos mares, y se hicieren proposiciones para realizarla por alguna per-

sona ó compañía, no podrán ser admitidas en los cincuenta años del privilegio concedido al Sr. Garay, sin su previo consentimiento ó el de los que sus derechos representaren.

Art. 11. Por el tenor de las bases de este decreto, será escriturado el contrato entre el Gobierno y D. José Garay, con las formalidades y requisitos que determinan las leyes.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 1º de Marzo de 1842.—*Antonio López de Santa-Anna.*—*José María Bocanegra.*

Y lo comunico á V. E. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Dios y Libertad. México 1º de Marzo de 1842.—*Bocanegra.*—Exmo. Sr. Gobernador de este Departamento.

Y para que llegue á noticia de todos, etc.

Número 4.

Decreto de 31 de Mayo de 1842

imponiendo á los acreedores al camino de Perote á Veracruz, la obligacion de construir un ferrocarril desde la ciudad de Veracruz hasta el rio de San Juan.

Con esta fecha me ha dirigido el Exmo. señor Presidente provisional de la República el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, etc., sabed:

Que constante en mis propósitos de promover el engrandecimiento de la nacion y la felicidad de sus habitantes; con presencia de lo que me ha expuesto la Comision de los acreedores al camino que corre desde Perote á Veracruz, y del proyecto de un convenio que ella me ha presentado; considerando los sacrificios que estos mismos acreedores han hecho para la conservacion y mejora del mismo camino, como tambien la grande utilidad que debe resultar al comercio, de la construccion de un ferrocarril desde la ciudad de Veracruz hasta el rio de San Juan, segun ha propuesto la expresada Comision; y despues de haberse examinado y aprobado en Consejo de Ministros el referido proyecto de convenio, he tenido á bien, usando de las facultades que me concede el artículo sétimo de las bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, decretar lo siguiente:

Art. 1º La Comision de los acreedores al camino de Perote á Veracruz, queda obligada á construir un camino de fierro desde aquella ciudad hasta el rio de San Juan, ó igualmente á continuar la composicion del primero hasta ponerlo en estado de perfeccion.

Art. 2º La misma Comision queda obligada á sostener un presidio

que no exceda de doscientos presidiarios, en el propio camino de Perote á Veracruz, bajo la organizacion que acordará con el Supremo Gobierno.

Art. 3º Para llenar los objetos de que tratan los dos artículos anteriores, se cobrará en la aduana marítima de Veracruz un dos por ciento por derecho de avería á los efectos que se importen allí, en los mismos términos y proporciones que el uno por ciento de muelle, y los adeudos que cause se pagarán por los importadores en los mismos plazos que se pagan los derechos de importacion. A este fin se liquidarán por la aduana marítima los expresados adeudos, al mismo tiempo que se liquiden los derechos de importacion, remitiéndose en letras á favor de la expresada Comision.

Art. 4º A fin de que los objetos de los arts. 1º y 2º tengan su cabal cumplimiento, la Comision queda comprometida y obligada en toda forma á invertir el total producto líquido del derecho de avería, en la construccion del camino de fierro, en la composicion del de tierra, y en el sostenimiento y conservacion del presidio, hasta que cada uno de los objetos estén cubiertos.

Art. 5º Tanto el derecho de avería, como los caminos de fierro y tierra expresados y sus productos, son una hipoteca especial y efectiva de los acreedores al camino de Perote á Veracruz, y de la cual por ningun motivo podrán ser despojados ni áun temporalmente, hasta que no estén pagados por completo, tanto de los capitales y réditos que se les deben, como de las nuevas inversiones ó aumentos que en dichos caminos hicieren.

Art. 6º La Comision producirá sus cuentas en el mes de Marzo de cada año, á la contaduría de propios y arbitrios, y publicará cada cuatro meses, en el periódico oficial, un estado de los rendimientos de la avería, con la noticia de su inversion en los objetos que se expresan en los arts. 1º y 2º, y en la amortizacion de la deuda.

Art. 7º Tan luego como estén pagados todos los créditos que gravitan sobre el camino de Perote á Veracruz, así como las nuevas inversiones que se hagan en él, sera éste una propiedad de la nacion, en cuyo caso cesan todas las obligaciones contraidas por la Comision.

Art. 8º La Comision hará, dentro del término de seis meses, una liquidacion de la deuda total del camino de Perote á Veracruz, y la presentará al Gobierno para su conocimiento.

Art. 9º Podrá la misma Comision llevar á efecto las obligaciones que expresa este decreto por sí misma, ó por medio de algunas casas de comercio, empezando precisamente los trabajos dentro de seis meses contados desde el dia de su publicacion.

Art. 10º Los acreedores al camino de Perote á Veracruz quedan obligados á cumplir las obligaciones expresadas, garantizando su cumplimiento con el crédito que representan en el citado camino.

Art. 11º El Gobierno, por las cantidades que hubiere amortizado de capitales impuestos sobre el camino de Perote á Veracruz, será considerado como acreedor, y por estos capitales tendrá la accion respectiva á los repartos.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

México, Mayo 31 de 1842.

Número 5.

Decreto de 8 de Junio de 1842

declarando libres de todo derecho los trenes, carruajes y demas útiles que se introduzcan con destino al ferrocarril de Veracruz á San Juan.

El Exmo. señor Presidente provisional de la República se ha servido expedir el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, etc., sabed:

Que deseando allanar cualesquiera dificultades que podrian impedir el más pronto cumplimiento del decreto de 31 de Mayo próximo pasado, relativo á la construccion de un camino de hierro desde Veracruz hasta el rio de San Juan, y con el importante objeto de facilitar al mismo tiempo los medios para establecer la más pronta y rápida comunicacion entre los puertos de la República y demas lugares de ella, por la notoria utilidad que debe resultar á la nacion; usando de las facultades que me concede la sétima de las Bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Serán libres de todo derecho los trenes, carruajes y demas útiles adherentes al ferrocarril que mandó construir el decreto de 31 de Mayo próximo pasado, respecto á que aquellos efectos son de nueva introduccion, y no existen ningunos de esa clase en la República.

Art. 2º Se exceptúan de los pagos de derechos de internacion las diligencias nuevas que se introdujeren para el servicio público, siempre que éstas empiecen á servir en los objetos de su instituto, desde los mismos puertos por los cuales se importaron.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

México, Junio 8 de 1842.

Número 6.

Decreto de 9 de Febrero de 1843

declarando que las concesiones de terrenos baldíos de que habla la última parte del art. 5º del decreto de 1º de Marzo de 1842 y que no estén poblados, se considerarán comprendidos en la concesion hecha á la Empresa de la via interoceánica de Tehuantepec.

NICOLAS BRAVO, etc., sabed:

Que habiéndose concedido á la Empresa establecida para la apertura de una via de comunicacion entre los dos Océanos, por el Istmo de Tehuantepec, en toda propiedad los baldíos que haya en la extension de diez leguas, á uno y otro lado de la misma via de comunicacion, debiendo hacerse ésta por el rio de Goatzacoalcos, segun los reconocimientos practicados; y deseando remover todo pretexto de futuras demandas de cualquier órden que sean, he tenido á bien delarar, en uso de las facultades que concede al Supremo Gobierno la sétima de las Bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, lo siguiente:

Todas las concesiones hechas anteriormente en los terrenos baldíos de que habla la última parte del art. 5º del decreto de 1º de Marzo de 1842, tanto á nacionales como á extranjeros, para poblarlos ó cultivarlos, y que actualmente permanecen en la clase de baldíos por no estar poblados ni cultivados, están comprendidas en la concesion hecha á la Empresa de comunicacion de los dos mares, por el mismo artículo citado.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

México, Febrero 9 de 1843.

Número 7.

Decreto de 13 de Julio de 1843

concediendo una feria anual en el lugar final del ferrocarril de Veracruz á San Juan, con el objeto de fomentar esta empresa.

Ministerio de Hacienda.—Seccion 1ª—El Exmo. Señor Presidente provisional de la República se ha servido expedir el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, general de division, benemérito de la patria y Presidente provisional de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que deseando fomentar la empresa del camino de fierro que debe por ahora establecerse de Veracruz al Rio de San Juan con positivas ventajas en favor del comercio general de la República, y en uso de las facultades que me concede la sétima de las Bases adoptadas en esta villa y sancionadas por la nacion, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede el privilegio para que anual y perpetuamente se celebre una feria en el lugar final del camino de fierro que se está construyendo desde el puerto de Veracruz hasta el rio de San Juan.

Art. 2º La Junta de fomento de Veracruz queda autorizada por el presente decreto para gastar hasta la cantidad de quince mil pesos de sus fondos en la construccion de las tiendas que califique necesarias para arrendarlas á los comerciantes que concurran á la feria: asimismo construirá una casa que servirá de aduana.

Art. 3º La misma Junta y la Empresa del camino de fierro reglamentarán el cobro de un peso por cada bulto que concurra á esta feria, y sus productos líquidos se aplicarán, la mitad á los fondos de la citada Junta, y la otra mitad se invertirá en la construccion y conservacion del camino.

Art. 4º Los tejidos de algodon de lícito comercio y de procedencia

extranjera, ya sean blancos, trigueños, pintados, asargados ó de cualquiera otra labor, dibujo ó clase, que se dirijan para esta feria, pagarán en la aduana de su procedencia, al expeditar las guías, una mitad de los derechos de internacion consignados en el arancel y leyes vigentes á su salida de los puertos para el interior.

Art. 5º El término de duracion de la feria será el de quince dias contados desde 15 de Diciembre al 30 del mismo.

Art. 6º Todos los demas efectos que se vendan en esta feria estarán exentos de los derechos que pagan al internarse de los puertos.

Art. 7º La aduana de Veracruz expedirá las guías correspondientes para conducir todas las mercancías que salgan para la feria.

Art. 8º La aduana que se establezca en San Juan ú otro punto en lo sucesivo, adonde llegue el camino de fierro, expedirá nuevas guías á los compradores de efectos en la feria para que estos puedan conducirlos por el interior, sin cobrarles á la salida del punto de la feria derechos de ninguna clase.

Art. 9º Tambien disfrutarán de estas franquicias los efectos y no el dinero, que concurran con el objeto de exportarse fuera de la República.

Art. 10. La primera feria se celebrará el 15 de Diciembre del año próximo de 1844.

Art. 11. Desde dicho año de 1844 se trasferirá la que se celebra en San Juan de los Lagos al dia 25 de Febrero del siguiente año.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio Nacional en Tacubaya, á 13 de Julio de 1843.—*Antonio López de Santa-Anna.*—*Ignacio Trigueros*, ministro de Hacienda.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.—Dios y Libertad. México, Julio 13 de 1843.—*Trigueros.*

Número 8.

Decreto de 3 de Octubre de 1843

estableciendo un presidio con trescientos sentenciados que auxilien las obras de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, etc., sabed:

Que habiendo practicado los reconocimientos necesarios, y estando para dar principio á la importante obra de comunicar por el Istmo de Tehuantepec los Océanos Atlántico y Pacífico, y deseando auxiliar al empresario D. José Garay con los recursos que el Gobierno supremo pueda poner á su disposicion, en uso de las facultades concedidas por la nacion, he tenido á bien decretar lo siguiente:

1º Se establecerá un presidio con trescientos sentenciados que se ocupen bajo la direccion de la empresa de comunicacion de los Océanos Atlántico y Pacífico, en las obras necesarias á este fin.

2º Las autoridades judiciales de los Departamentos de Veracruz y Oaxaca, destinarán á este presidio á todos los reos que sean sentenciados á aquella pena, hasta completarse el número referido.

3º El empresario de la obra referida proveerá de su cuenta á la manutencion y vestuario de los trescientos presidiarios de que se ha hablado, y de la herramienta necesaria para el trabajo.

4º La tropa que ha de custodiar el presidio la dará la Comandancia general á que pertenezca el punto en que aquel se establezca, y sus haberes serán satisfechos por la Empresa.

México, Octubre 3 de 1843.

Número 9.

Decreto de 4 de Octubre de 1843

concediendo que las prohibiciones de introduccion de efectos extranjeros no comprendan á los que se importen para la construccion y uso del ferrocarril de Veracruz á San Juan.

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, etc., sabed:

Que deseando se expedite lo más breve posible la construccion del ferrocarril que ha de ponerse desde la ciudad de Veracruz hasta el rio de San Juan, segun lo prevenido en mi decreto de 31 de Mayo de 1842, he tenido á bien, en uso de las facultades que la nacion me ha concedido, decretar lo siguiente:

En los decretos sobre prohibiciones de introduccion á la República, de efectos extranjeros, dados ó que se dieren en lo sucesivo, no se comprenden los que se introduzcan para la construccion y uso del camino de fierro que se va á poner desde la ciudad de Veracruz al rio de San Juan.

México, Octubre 4 de 1843.

Número 10.

Decreto de 16 de Diciembre de 1843

permitiendo la introduccion de cincuenta casas de madera para el establecimiento de familias á las inmediaciones del ferrocarril de Veracruz á San Juan.

VALENTIN CANALIZO, etc., sabed:

Que debiendo establecerse algunas familias y aun sus giros, á la inmediacion del ferrocarril que por primera vez se está construyendo del puerto de Veracruz al rio de San Juan; considerando que por este medio se sostiene y fomenta una empresa tan ventajosa á la nacion, y que para lograr este objeto con la brevedad que es indispensable, se hace necesario traer del exterior algunas casas de madera ya hechas, por ser ellas tan propias y útiles al establecimiento de la empresa y del ferrocarril, he tenido á bien, usando de las facultades de que se halla investido el Gobierno provisional, hacer la concesion siguiente:

Por esta sola vez podrán introducirse en la República cincuenta casas de madera ya hechas, para establecerlas en las inmediaciones del rio de San Juan, en el Departamento de Veracruz.

Número 11.

Decreto de 28 de Diciembre de 1843

prorogando por un año el plazo de diez meses que señaló el artículo 4º del decreto de 1º de Marzo de 1842 para comenzar las obras de la comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

VALENTIN CANALIZO, etc., sabed:

Que habiendo hecho presente D. José de Garay los grandes inconvenientes que ha tenido que vencer para el reconocimiento por peritos, del terreno y direccion que debe darse á la via de comunicacion de los Océanos Atlántico y Pacífico por el istmo de Tehuantepec, la escasez del tiempo que le queda para comenzar las obras dentro de los diez meses designados á los diez y ocho que se le concedieron para el reconocimiento en la obligacion primera del art. 4º del decreto de 1º de Marzo del año próximo pasado, he tenido á bien decretar, en uso de las facultades que concede al Gobierno la sétima de las Bases de Tacubaya sancionadas por la nacion, lo siguiente:

El plazo de diez meses concedido al empresario de las obras de la via de comunicacion de los Océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, para comenzar aquellas, se proroga por un año más del término ántes prefijado.

México, Diciembre 28 de 1843.

Número 12.

Decreto de 5 de Noviembre de 1846

ratificando los decretos relativos á la apertura del Istmo de Tehuantepec por la Empresa Garay, y concediendo más plazos y auxilios para llevar á efecto la obra.

El Exmo. Sr. general en ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

JOSÉ MARIANO DE SALAS, general de brigada, en ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que considerando:

Primero. Que uno de los principales deberes del Gobierno es fomentar, la colonizacion;

Segundo. Que entre los medios que pueden adoptarse para ello, es de los más eficaces el que ofrece el proyecto de comunicacion de los dos mares;

Tercero. Que este proyecto está aprobado, y que las disposiciones que hoy se dictan no son más que el decreto que tenia ya acordado en el año anterior la Cámara de Diputados, y que la Comision del Senado habia ya tambien aprobado, pues sólo faltó la discusion de esta Cámara, que no pudo realizarse por haberse presentado el dictámen en los últimos dias del mes de Diciembre;

Cuarto. Que es de la mayor importancia concluir el negocio, á fin de que cuanto ántes se ponga en práctica el grandioso proyecto de unir los dos mares, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se ratifica el decreto de 1º de Marzo de 1842, del Gobierno provisional, que concedió á D. José Garay el privilegio exclusivo de abrir una via de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec, para comunicar los Océanos Atlántico y Pacífico.

Art. 2º Se ratifica el decreto de 9 de Febrero de 1843, que concedió á la Empresa los terrenos baldíos que se encuentran á diez leguas laterales por cada uno de los lados del canal.

Art. 3º Se ratifica el decreto de 6 de Octubre de 1843, que establece un presidio para auxiliar los trabajos de la Empresa de comunicacion de los mares, sin que se entienda obligatoria la condicion de que el número de presidiarios sea el de trescientos.

Art. 4º Se proroga nuevamente el término concedido á D. José Garay, por dos años más, contados desde la publicacion de este decreto.

Art. 5º Los derechos de faro, pilotaje, y correspondencia en su tránsito, se fijarán por una ley, aplicándose conforme á lo dispuesto en la de 1º de Marzo de 1842.

Art. 6º Los terrenos de propiedad particular, de comunes y de corporaciones, que resultaren en las diez leguas del tránsito de uno y otro lado de la comunicacion, se compensarán á la Empresa con otros baldíos que elija en los puntos más inmediatos al Istmo.

Art. 7º Todos los colonos pertenecientes á la Empresa están exentos, por veinte años, del servicio militar, ménos en caso de agresion exterior al Istmo.

Art. 8º Quedan asimismo, y por el mismo término, exentos de toda contribucion que no sea municipal.

Art. 9º Serán libres de todo derecho, por igual término, los instrumentos y máquinas destinados á la agricultura y las artes.

Art. 10º Tambien se eximen de todo derecho, por el término de seis años desde que se establezca la colonia, los artículos de subsistencia, vestuario, muebles y demás útiles para la construccion y adornos de las casas; pero si se extrajeren para el interior, quedarán sujetos á las leyes vigentes.

Art. 11º Todos los objetos destinados á la construccion, y conserva-

cion de la via de comunicacion, previa la calificacion correspondiente, serán libres de derechos.

Art. 12º No admitirá la Empresa colonos de nacion que esté en guerra con la República.

Art. 13º Será condicion expresa de las contratas, que los colonizadores han de renunciar su nacionalidad durante su residencia en el país, sujetándose, además, á las reglas establecidas sobre colonizacion, que no se opongan á esta ley.

Art. 14º La Empresa dará cuenta al Gobierno, para su aprobacion, de todas las contratas que celebre para la introduccion de familias y trabajadores, y llevará un registro público y autorizado, de todas sus transacciones sobre colonizacion.

Art. 15º No podrán perturbarse ni extraviarse en su orígen, ni en su curso, las aguas de los rios ó arroyos que desagüen en el canal y sirvan para alimentarlo. Si alguno tuviere derecho al uso de ellas, se le indemnizará por la Empresa, con arreglo á las leyes que arreglan la ocupacion de la propiedad en beneficio público.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Palacio del Gobierno general. México, á 5 de Noviembre de 1846.—*José Mariano de Salas.*—A D. José María Lafragua.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, 5 de Noviembre de 1846.—*Lafragua.*

Número 13.

Decreto de 18 de Mayo de 1849

autorizando al Ejecutivo para contratar un ferrocarril del puerto de Veracruz á la Ciudad de México, y de ésta á algun puerto del Pacífico.

Ministerio de Relaciones interiores y exteriores.—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue: *JOSÉ JOAQUIN DE HERRERA, Presidente de los Estados-Unidos mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:*

Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

Art. 1º Se autoriza al Gobierno para contratar un ferrocarril, del puerto de Veracruz á la capital de la República, y de ésta á algun puerto del Pacífico, con los ramales que se crean convenientes para otras poblaciones, bajo las bases siguientes:

I. El ferrocarril deberá estar concluido á lo más dentro de quince años, y comenzado dentro de dos, contados ambos plazos desde la fecha de la contrata.

II. Se podrá conceder á los contratistas:

Primero. Privilegio exclusivo por cincuenta años en la línea y ramales que contraten.

Segundo. Exencion de todos derechos para los trenes, materiales é instrumentos necesarios para su construccion, y el carbon mineral necesario para su consumo miéntras no se explote el suficiente en la República, sujetándose todo al registro y demas formalidades prevenidas en el arancel.

Tercero. Si el ferrocarril pasase por algunos puntos sobre terrenos de dominio público, se concederán á la Empresa los necesarios para la

construccion de él y sus oficinas anexas: y además, se le preferirá para el establecimiento de colonias en ambas orillas con arreglo á las leyes que se dictaren al efecto.

Cuarto. El derecho de ocupacion de las propiedades particulares en la extension precisa que haya de ocupar el ferrocarril, y los solares necesarios para establecer sus estaciones, en los términos y con los requisitos de que habla la parte 3ª art. 112 de la Constitucion, y reglas que establecieren las leyes. De este derecho sólo se usará en el único caso de que la Empresa no logre una avenencia racional con los propietarios.

Quinto. Próroga, sobre el plazo del privilegio exclusivo que el Gobierno hubiere concedido al contratista, de dos años más, si el tramo del ferrocarril llegase en los dos primeros de la contrata, desde Veracruz con direccion á esta capital hasta un punto exento del vómito ó fiebre amarilla, concediendo á más de estos dos años, otro por cada mes ménos que de dichos años dure la obra hasta concluirla al punto indicado.

Sexto. Próroga hasta por treinta años más sobre el plazo del privilegio, entrando la hacienda pública general en una parte de las utilidades hasta el veinte por ciento. Concluida esta otra próroga, se cumplirá lo prevenido en el art. 5º de la presente ley.

III. Los extranjeros que tomaren parte en la empresa, se entenderá que renuncian por el mismo hecho á los derechos de extranjería, en todos los puntos relativos á dicha empresa.

Art. 2º Dentro de los límites de las bases del artículo anterior, el Gobierno preferirá para consumar el contrato, á los empresarios que ofrezcan más ventajas, para lo cual se convocarán postores, señalándoles un plazo que no baje de tres meses prorogables por otros tres, á juicio del Gobierno.

Art. 3º Para los efectos del anterior artículo el Gobierno hará que se publiquen traducciones del presente decreto en los periódicos más acreditados de Europa y Norte-América, y el plazo que establece el artículo 2º comenzará á contarse desde el dia de la salida del paquete que conduzca los ejemplares del propio decreto.

Art. 4º Si los empresarios que contratasen la línea del ferrocarril no quisieren construir los ramales que el Gobierno creyese conveniente establecer, podrá éste contratarlos con otras empresas.

Art. 5º Finalizado el término del privilegio exclusivo, el ferrocarril, sus trenes y edificios de estacion quedarán de propiedad nacional.

Art. 6º En los puntos en que el camino de fierro siga la misma direccion que los de rueda ó herradura que ahora se transitan, deberá quedar el espacio que previene el decreto sobre caminos de 24 de Setiembre de 1842, para el tránsito de los pasajeros que fueren á pié, á caballo ó en carruaje, de modo que no quede obstruido el camino para los que no puedan ó no quieran usar del ferrocarril.

Art. 7º Queda tambien facultado el Gobierno para contratar los ferrocarriles que sea conveniente establecer en cualquiera parte de la República, sujetándose en todo á estas mismas bases, excepto á la del término para la conclusion de la obra y duracion del privilegio, que quedará á su calificacion segun las distancias y dificultades de los que se proyecten.

Art. 8º Si entre las propuestas que se dirijan al Gobierno pretendiesen los empresarios alguna concesion que no correspondiere al Ejecutivo y que estimare conveniente acordar, pedirá para ello autorizacion al Congreso.

Art. 9º Las autorizaciones de que habla este decreto, no perjudican en modo alguno la libertad que concede la Constitucion á los Estados, para la apertura y mejora de sus caminos en los puntos no privilegiados con anterioridad.—*José María Cuevas*, diputado presidente.—*Manuel G. Pedraza*, presidente del Senado.—*M. Siliceo*, diputado secretario.—*José Ignacio Villaseñor*, senador secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, círcule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 18 de Mayo de 1849.—*José Joaquin de Herrera.*—A D. José María de Lacunza.»

Y lo comunico á V. para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, 18 de Mayo de 1849.—*Lacunza.*

Número 14.

Convenio de 23 de Junio de 1850

para el establecimiento de una via de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Relaciones interiores y exteriores.—La República de México y los Estados Unidos de América, convencidos de las ventajas que debe proporcionar á ambas naciones la construccion por medio de una compañía, de un tránsito por el Istmo de Tehuantepec, con el fin de facilitar la comunicacion entre los océanos Pacífico y Atlántico, han creido conveniente proteger dicha comunicacion, y con tal designio, el Exmo. señor Presidente de la República de México ha autorizado ampliamente al Sr. D. Manuel Gómez Pedraza, y el Presidente de los Estados Unidos de América ha conferido plenos poderes al honorable Roberto Letcher, acreditado como enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de los Estados Unidos cerca del Gobierno mexicano, y dichos plenipotenciarios, despues de haber canjeado sus respectivos poderes, que fueron hallados en buena y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

Art. 1º El individuo á quien el Gobierno de México haya concedido, ó en lo futuro pueda conceder privilegio para construir camino, ferrocarril ó canal, que atravesando el Istmo de Tehuantepec comunique los océanos Atlántico y Pacífico, y todos los empleados en los trabajos de construccion, serán protegidos en sus personas y propiedades desde el principio hasta el complemento de la obra y durante el tiempo del privilegio.

Art. 2º En cualquier caso que el Gobierno de México no pudiere

prestar por sí solo dicha proteccion, los Estados Unidos del Norte le auxiliarán con fuerzas militares de mar ó tierra para hacerla efectiva, y el presente tratado tiene por objeto formar una alianza definitiva entre ambas naciones, que garantice la proteccion de la obra.

Art. 3º Cualquiera de las partes contratantes, para realizar la dicha proteccion, podrá emplear, con las restricciones ó modificaciones que adelante se expresan, la fuerza militar ó naval que juzgue necesaria, cuya fuerza, si fuere de los Estados Unidos del Norte, será hospitalariamente recibida en los puertos del Istmo, y se le permitirá ocupar la línea de la obra ó la parte de ella que se crea conveniente.

Art. 4º Los Estados Unidos del Norte prestarán este auxilio en el solo caso de que para ello sean requeridos por el Gobierno mexicano, bien sea por el ministro de Relaciones de México, ó en el evento de interrupcion de comunicaciones entre ambos gobiernos, ó requerimiento del ministro plenipotenciario de México cerca del Gobierno de los Estados Unidos del Norte, ó el de su comisionado especialmente autorizado para este objeto y residente en el local de la obra que se construya. El auxilio se prestará en el modo y términos, y por sólo el tiempo que el requerente señale. En ningun caso este auxilio podrá emplearse contra los funcionarios de México, pues á estos se les compelerá al cumplimiento de sus obligaciones por su propio Gobierno.

Art. 5º En cualquiera diferencia que ocurriere entre el Gobierno de México y los empresarios, sea el actual ó los futuros, que pueda importar la pérdida del derecho al privilegio, se formará por la parte quejosa una exposicion de sus pretensiones y motivos, y otra semejante por la otra parte, y ambas exposiciones pasarán á dos árbitros que no tengan investidura ni comision diplomática, y que residan en territorio mexicano. Uno de estos árbitros será nombrado por los tenedores del privilegio y el otro por el Gobierno de México, y ambos, en caso de discordia, nombrarán un tercero con las cualidades exigidas; y el fallo de los árbitros no tendrá apelacion ni recurso alguno. De cualquiera otra cuestion conocerán los tribunales mexicanos.

Art. 6º Si de la decision de los árbitros resultare la pérdida del pri-

vilegio, éste será vendido en pública subasta con las condiciones que el Gobierno mexicano imponga, dándose noticia al público tres meses por lo ménos ántes del remate, por medio de una publicacion en dos de los principales periódicos de México y Washington. La venta se hará por un comisionado que nombren los árbitros: el importe de la venta se aplicará á los concesionarios que perdieren el privilegio, deducidos todos los gastos del juicio y de la venta: al Gobierno mexicano se pagará en México sólo la alcabala legal, y el comisionado afianzará su manejo.

Art. 7º Ningun gobierno ni corporacion extranjera podrán adquirir el privilegio, que sólo individuos particulares podrán comprar, y los compradores quedarán obligados á proseguir la obra hasta su terminacion, y á cumplir las condiciones requeridas por el Gobierno de México, de los concesionarios cuyos derechos se hayan enajenado, ó cualesquiera otras condiciones que el mismo Gobierno podrá legalmente imponer.

Art. 8º Las contribuciones ó peajes que se impongan á los ciudadanos, oficiales y propiedades de los Estados Unidos del Norte, serán los mismos y no más altos que los impuestos á los oficiales, ciudadanos y propiedades de los Estados Unidos mexicanos. Mas todos los productos del suelo ó de la industria de México, disfrutarán del paso por un quinto ménos de los de igual clase de los Estados Unidos del Norte.

Art. 9º Queda convenido que el Gobierno de México tendrá plena facultad para conceder los mismos privilegios, pero no mayores, que los que aquí se estipulan en beneficio suyo y de los Estados Unidos, á alguna ó algunas de las naciones comerciantes del mundo, ó á los ciudadanos ó súbditos de éstas si así lo juzgare conveniente. Pero siendo estos privilegios una compensacion de los gravámenes de la garantía que otorgan los Estados Unidos del Norte, no se concederán por México dichos privilegios á otra nacion hasta que dicha nacion, por medio de un tratado satisfactorio á México, se obligue á dar la misma garantía que los Estados Unidos del Norte.

Ambas partes contratantes manifiestan su intencion particular de

que todas las naciones comerciales del mundo sean partícipes de los beneficios de este camino ó canal, cumpliendo con las condiciones de este artículo.

Art. 10º Ambos gobiernos contratantes se comprometen á hacer, conforme á las anteriores estipulaciones de este tratado, cuanto esté de su parte para mantener la neutralidad del paso y diez leguas á cada lado, como territorio de México, no sólo en tiempo de paz, sino en el de guerra, aunque la guerra sea con alguna de las dos naciones, ó entre ellas mismas: entendiéndose que el paso será libre y seguro en tiempo de paz para toda clase de trasporte de efectos y mercancías, armas ó municiones; mas en tiempo de guerra sólo lo será para mercancías ó efectos que no sean contrabando de guerra, pues estos no podrán pasar por él. No obstante la neutralidad de la comunicacion y de diez leguas á cada lado, México conserva plenamente la soberanía en dicha comunicacion y territorio, pudiendo por lo mismo ejercer jurisdiccion sobre los buques y personas que transiten, lo mismo que sobre los que residan en sus puertos y territorio, y debiéndose hacer los saludos como es de costumbre en los puertos.

Art. 11º Si los tenedores del privilegio rehusaren entrar en un arreglo satisfactorio para asignar las cuotas ó precios del trasporte, dentro de doce meses contados desde la fecha de esta convencion, ó no cumpliesen su compromiso, la garantía convenida de proteccion á la obra será inmediatamente retirada. Las cuotas no podrán fijarse ni alterarse por los empresarios sin la aprobacion del Gobierno de México. Cualquiera alteracion en dichas cuotas comprenderá á ambas naciones contratantes, en los términos expresados en el art. 8º, conservando la distincion en favor de los productos mexicanos; y en caso de ejecutarse tal alteracion, el Gobierno de México la notificará al de los Estados Unidos del Norte, sesenta dias despues.

Art. 12º El actual tenedor del privilegio dará por escrito su consentimiento á este tratado, para que dentro de cuatro meses quede archivado en la Secretaría de Relaciones de México, ó en la legacion mexicana en Washington; lo que se notificará al Gobierno de los Estados

Unidos, y ántes de esto no se someterá el tratado á la aprobacion del Congreso mexicano ó á la del Senado del Norte.

Art. 13º Este tratado se ratificará y canjeará en México ó en Washington dentro de nueve meses, y si eso no fuere posible, dentro de doce de su fecha.

En fe de lo cual, nosotros los plenipotenciarios de la República de México y los Estados Unidos de América, lo hemos firmado y sellado.

Fecho en la ciudad de México, á veintitres de Junio del año de Nuestro Señor, mil ochocientos cincuenta, trigésimo de la independencia de la República mexicana, y septuagésimoquinto de la de los Estados Unidos de América.—(L. S.) *Manuel G. Pedraza.*—(L. S.) *R. P. Letcher.*

NOTA.—Se inserta por su importancia, á pesar de no estar aprobado por el Congreso.

Número 15.

Inauguracion el 16 de Setiembre de 1850

del tramo de Veracruz al Molino, correspondiente al ferrocarril de Veracruz á San Juan.—Tarifas de fletes de carga y pasajeros, y reglas para el servicio.—Primer camino de fierro en la República Mexicana.

La Comision de acreedores al camino de Perote á Veracruz, y la Empresa encargada de la compostura de éste y de construir el ferrocarril de Veracruz á San Juan, tienen la satisfaccion de anunciar al público que, despues de vencer las inmensas dificultades que han opuesto el terreno y el clima de la costa, la falta de brazos, la guerra extranjera, la envidia y la maledicencia, y el conato que ha existido de destruir esta útil y benéfica obra del camino de fierro, se ha conseguido poner ya en disposicion de transitarse el tramo que hay desde Veracruz hasta el Molino, y que tiene una extension de quince mil setecientas varas, debiendo correr los trenes desde el próximo 22 del actual. El Exmo. Sr. Presidente de la República, el Exmo. Sr. Gobernador del Estado de Veracruz, y el Sr. presidente del Ilustre Ayuntamiento de aquella heróica ciudad, se han dignado aceptar la invitacion que se les hizo para apadrinar el acto de la inauguracion del camino, que tendrá lugar el 16 del corriente, dia del aniversario de la Independencia.

Los que suscriben, á nombre de los acreedores sus representados, que han hecho tan grandes sacrificios para llevar al cabo esta patriótica empresa, se congratulan con todos los mexicanos por el feliz acontecimiento que ahora ponemos en su noticia, pues indudablemente es una *mejora material* de grandes y halagüeñas trascendencias el esta-

blecimiento de ese Ferrocarril aunque corto; porque da principio á los que con el tiempo atravesarán la República atrayendo una asombrosa prosperidad para todos sus pueblos y en particular para la heróica Veracruz.

La Comision y la Empresa están redoblando sus esfuerzos á fin de que á la mayor brevedad se concluya otro tramo de Ferrocarril; y entretanto anuncian al público que la conduccion de carga y pasajeros se harán bajo las reglas que se pondrán á la vista, y á los precios siguientes, que se han fijado provisionalmente.

EFECTOS.

De Veracruz al Molino, toda especie de efectos pagará por arroba..... Medio real.
El fierro en barras y la maquinaria..... Tres octavos.
Del Molino á Veracruz, todo efecto, á excepcion de los que trata el párrafo siguiente, pagará por arroba..... Una cuartilla
El camelote, leña, carbon, fruta, maíz, cebada, frijol y toda especie de semillas, pagarán por la carga..... Dos reales.

Se computa por carga:—De camelote, 8 docenas de manojos.—De leña, 200 rajas.—Carbon, 32 saquitos.—Fruta, 2 huacales ó 4 serones.—Semillas, la medida acostumbrada.

PASAJEROS.

De Veracruz al Molino, ó de regreso, en carruaje cubierto, cada persona..... Un peso.
Idem. en los mismos wagones de la carga..... Dos reales.
Las personas que salgan de un punto y regresen en el mismo viaje, en coche cubierto, pagarán cada una de ida y vuelta..... Un peso cuatro rs.
Idem. en los wagones de carga..... Tres reales.

A todos los pasajeros se les permitirá llevar consigo una arroba de equipaje, y lo que exceda de ella se pagará á razon de un real cada arroba.

México, Setiembre 14 de 1850.—Por la Comision, *Francisco Fagoaga*, presidente.—*Juan N. Peredo*, secretario.—Por al Empresa, *Antonio Garay*.

Reglas provisionales para el tránsito de las cargas y pasajeros en el camino de fierro de Veracruz al Molino.

1ª. Los trenes harán un viaje ordinario todos los dias á excepcion de los juéves, saliendo de Veracruz los de trabajo á las 6½ de la mañana, y del Molino, de regreso, á las 7½; y los dias de fiesta á las 5 de la tarde de dicha ciudad, y del Molino á las 6.

2ª. Se recibirá y entregará la carga en la estacion de aquella ciudad y en la del Molino todos los dias de trabajo desde las 6 á las 8 de la mañana, y de las 9 á las 3 de la tarde, y de las 4 á las 6; y los de fiesta de las 6 á las 8 de la mañana.

3ª. En la estacion de Veracruz serán recibidos y entregados los efectos por el guarda-almacenes del camino, y en el Molino por un empleado que se establecerá al efecto.

4ª. Cada empleado llevará un libro en que asiente los conocimientos que expida y los que reciba al entregar los efectos, y el pagador uno en que consten las cantidades que recibiere.

5ª. Al recibirse la carga se dará el correspondiente conocimiento en que se expresará el dia, hora y número del viaje, la clase de los efectos con las señas de los bultos, su peso y el importe del flete; y se entregará, recogiendo el mismo conocimiento en el recibo del importe del flete por el pagador del camino.

6ª. El citado pagador y empleados formarán cada uno por sí al fin de cada mes un estado que remitirán al Director del camino, y éste, con su exámen y aprobacion, á la Empresa, para justificar las cuentas.

7ª El pagador entregará al guarda-almacenes y al empleado que se pondrá en el Molino, los *boletos* de pasajeros, firmados por él, y diariamente recibirá de ellos en dinero el importe de los boletos que les entregare, debiéndose recoger dichos boletos al rendir el viaje.

8ª Los dos citados empleados llevarán tambien libros en que consten los boletos que expidan, el importe de ellos y los boletos que recojan, formando al fin de cada mes estados semejantes á los que se ha dicho respecto de la carga.

9ª El empleado que se sitúe en el Molino cobrará el peaje que debian causar al salir de Veracruz los efectos que vayan por el camino de fierro, segun la tarifa vigente; expidiendo los boletos respectivos y entregando lo que recaude cada mes al administrador de la garita, conforme á las instrucciones que éste le dará.

10ª En los viajes de dicha ciudad al Molino, sólo se remitirá la carga que se hubiere recibido el dia anterior ántes de las tres de la tarde, y en los de regreso la que se hubiere recibido en todo el dia anterior.

11ª Los pasajeros pagarán sus boletos al recibirlos y los devolverán al concluir el viaje. Estos boletos sólo servirán para viaje determinado, que se expresará en ellos.

12ª Por la conduccion de carga y pasajeros se cobrarán los precios que señala la tarifa que se inserta al fin.

13ª Las personas que desearen que se les conduzca su carga en un viaje extraordinario, podrán arreglarlo con el encargado de la estacion, siempre que tuvieren que remitir 1,200 arrobas por lo ménos.

14ª Los empleados de que tratan las reglas anteriores, se nombrarán por la Empresa, bajo las fianzas que crea suficientes y con las dotaciones que considere justas, en calidad de provisionales, haciendo distincion de lo que se señale al empleado del Molino, así por lo del camino de fierro como por el cobro de peaje, y dando cuenta con todo á la Comision de acreedores.

México, Setiembre 3 de 1850.—Por la Comision, *Francisco Fagoaga.—Juan N. de Pereda.*—Por la Empresa, *Antonio Garay.*

TARIFA REFORMADA.

Precios que deberán pagarse en la conduccion de efectos y pasajeros por el camino de fierro de Veracruz al Molino.

EFECTOS.

	Ps.	Rs.
De Veracruz al Molino, toda especie de efectos pagará por carga de 16 arrobas	0	6
El fierro en barras y la maquinaria	0	4
Del Molino á Veracruz, todo efecto, á excepcion de los que trata el párrafo siguiente, pagará por carga de 16 arrobas	0	3
El camelote, leña, carbon, fruta, maíz, cebada, frijol y toda especie de semillas, pagarán por carga	0	2
Se reputa por carga:—De camelote, ocho docenas de manojos.—De leña, 200 rajas.—De carbon, 32 saquitos.—De fruta, 2 huacales ó 4 serones.—De semillas, la medida acostumbrada.		
Las diligencias, coches, carretelas, etc., de cuatro ruedas, pagarán cada uno	3	0
Carretelas, quitrines y carros de 2 ruedas	1	4
Los carros de yanta ancha cargados	8	0
Y cuando la carga es de sólo maquinaria	6	0
Los carros ligeros americanos cargados	6	0
Y cuando la carga sea de sólo maquinaria	5	0
Los carros vacíos de cualquiera especie	2	0

PASAJEROS.

De Veracruz al Molino ó de regreso en carruaje cubierto, cada persona pagará	1	
Idem en los mismos wagones de la carga	0	2

Las personas que salgan de un punto y regresen en el mismo viaje en coche cubierto, pagarán cada una de ida y vuelta.	1	0
Idem en los wagones de carga.....	0	3

A todos los pasajeros se les permitirá llevar consigo una arroba de equipaje, y lo que exceda de ella se pagará á razon de un real por arroba.

ANIMALES.

Por caballos y mulas de silla, tiro ó carga, pagarán por cada uno	0	2
Los burros y el ganado vacuno, por cabeza.....	0	1
El ganado menor.....	0	½

México, 25 de Enero de 1851.—*Antonio Garay.*

Número 16.

Decreto de 22 de Mayo de 1851

declarando nulo é insubsistente el decreto de 5 de Noviembre de 1846 referente al privilegio concedido á D. José Garay para la comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

El Presidente constitucional de los Estados Unidos mexicanos, á todos los habitantes de la República, sabed:

Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

Se declara nulo é insubsistente el decreto de 5 de Noviembre de 1846, por no haberlo podido dictar el Gobierno provisional de aquella época en virtud de las facultades con que entónces estaba investido: en consecuencia, el Gobierno cuidará de que la anterior declaracion produzca desde luego todos sus efectos, respecto del privilegio concedido á D. José Garay.—*A. M. Salonio*, presidente del Senado.—*Pedro Escudero y Echanove*, diputado presidente.—*Manuel Gomez*, senador secretario. —*Leon Guzman*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Palacio nacional de México, á 22 de Mayo de 1851.—*Mariano Arista.*—A D. José María Ortiz Monasterio.

Número 17.

Convocatoria de 10 de Junio de 1851

para la construccion de un ferrocarril de Veracruz á México Acapulco, decretado en 18 de Mayo de 1849.

Tesorería general de la Federacion.—Con fecha 4 del corriente nos dice el Exmo. Sr. Ministro de Relaciones lo que sigue:

«Habiéndose presentado distintas propuestas al Supremo Gobierno para la construccion de un ferrocarril entre Veracruz, México y Acapulco, decretado en 18 de Mayo de 1849, el Exmo. Sr. Presidente, conforme á los artículos 2º y 3º de esa ley, dispone que esa oficina convoque á almoneda pública para hacer el remate el 20 de Setiembre próximo. En los avisos que V. SS. publicarán en todos los periódicos con la menor interrupcion posible, se insertará el decreto, advirtiendo que una de las condiciones del contrato es, que los contratistas deben tomar el tramo de ferrocarril construido ya de Veracruz al Molino, que tiene una extension de quince mil setecientas varas.

«En toda la República, la publicacion de esta convocatoria se hará por los jefes de Distrito de hacienda, por medio de los periódicos, y de avisos sueltos donde no los hubiese.

«Todo lo que de suprema órden comunico á V. SS. para su cumplimiento.»

Lo que ponemos en conocimiento del público, á fin de que las personas que quieran hacer postura á la empresa indicada, dirijan sus propuestas con el papel de abono respectivo á esta Tesorería general, si residiesen en esta capital, ó al jefe de Distrito del Estado en que se hallen radicadas, bajo el concepto de que debiendo hacerse el remate

el 20 de Setiembre próximo, la primera almoneda se celebrará en esta Tesorería el dia 29 de Agosto próximo, la segunda el dia 10 de Setiembre y la tercera el dia mencionado.

Y en el de que la ley que se cita es la siguiente: (Ley de 18 de Mayo de 1849.)

México Junio 10 de 1851.—*N. Ruano.—P. Vélez.*

Número 18.

Resolucion de 17 de Junio de 1851

mandando entregar á la Empresa del ferrocarril de Veracruz las libranzas del derecho de avería.

Ministerio de Hacienda.—El Exmo. Sr. Presidente se ha servido acordar que desde esta fecha se entregue á la Empresa del camino de fierro, por el conducto y de la manera que se ha hecho anteriormente, todas las libranzas que se reciban del derecho de avería, para que con ellas atienda á los gastos de pura conservacion de dicho camino, y lo demas lo aplique: primero, á reponerse de las libranzas por derechos de buques llegados antes del 30 de Noviembre último, de que dispuso la Tesorería general: segundo, á cubrirse la misma Empresa de lo que ha lastado de 1º de Diciembre á esta parte.

El cuidado de la conservacion del camino, lo mantendrá la Empresa á cargo del Sr. D. José María Durán, como ha estado por comision del Sr. Director de las obras. La cantidad que se debe invertir todos los meses para los gastos de conservacion, se fijará en un presupuesto, que formará inmediatamente el Sr. Durán, y que se someterá á la aprobacion de S. E. El Gobierno se cerciorará de la inversion de dicha cantidad del presupuesto, haciendo inspeccionar é intervenir su cuenta por el gefe del Distrito de Hacienda.

Este acuerdo es, y se entiende, sin perjuicio del definitivo que la Empresa tiene pendiente ante las comisiones de las Cámaras, sobre los créditos y reclamos concernientes á su contrato.

Dios y Libertad. México, Junio 17 de 1851.—*Piña y Cuevas.*

Número 19.

Disposicion de 21 de Junio de 1851

previniendo la formacion de una Junta que vigile las operaciones de construccion y conservacion del ferrocarril de Veracruz á San Juan.

Ministerio de Hacienda.—Seccion 2ª—De conformidad con lo dispuesto en órden de 17 del corriente, sobre la conservacion del camino de fierro de Veracruz y San Juan, el Exmo. Sr. Presidente ha dispuesto se forme una Junta que, bajo la presidencia del gefe de Hacienda de aquel Estado, vigile constantemente las operaciones del camino, pero sin mezclarse en las facultativas, porque éstas son de la direccion exclusiva del ingeniero D. José María Durán, á cuyo cargo se halla la obra, así como la inversion de las cantidades decretadas para continuarla, en los términos que explica la citada suprema órden. Dicha Junta se compondrá de dos Sres. regidores del Ayuntamiento de Veracruz, que el Exmo. Sr. Gobernador haga nombre la corporacion, y de otros dos vocales que sean vecinos y del comercio, que elija la Junta mercantil de Fomento, procurándose que estos nombramientos se expidan á la brevedad posible para que la Junta conservadora del expresado camino se reuna pronto y comience luego á ejercer la sobrevigilancia que se le encomienda, dando cuenta semanariamente del estado que guarden las obras del referido camino, así como de cuanto noten y en su concepto sea digno de excitar providencias del Exmo. Sr. Presidente, quien como V. E. sabe, tiene el mayor empeño en que no queden abandonados y sin el éxito deseado, los útiles trabajos que se han emprendido.

De órden suprema lo comunico á V. E. para los efectos correspondientes, reiterándole las seguridades de mi consideracion.

Dios y Libertad. México, Junio 21 de 1851.—*Piña y Cuevas.*

Número 20.

Inauguracion el 16 de Setiembre de 1851

deun tramo de ferrocarril de Veracruz á San Juan.

En la Memoria de la Secretaría de Relaciones correspondiente al citado año, dice:

«Caminos.—Este importante ramo ha merecido la atencion del Gobierno. El proyectado camino de hierro de Veracruz á San Juan, ha puesto ya en ejercicio una extension de tres leguas por donde empezaron á correr los carros el 16 de Setiembre de este año, verificándose solemnemente su inauguracion.»

Número 21.

Decreto de 6 de Octubre de 1851

de la Legislatura del Estado de Veracruz, autorizando al Ejecutivo del mismo para hacer propuestas para la construccion de un ferrocarril de Veracruz á México y Acapulco.

MIGUEL PALACIO, Gobernador Constitucional del Estado libre y soberano de Veracruz, á sus habitantes, sabed:

Que el Honorable Congreso ha decretado lo siguiente:

Número 155.—El Estado libre y soberano de Veracruz, reunido en Congreso, decreta:

«Se autoriza al Gobierno del Estado para que á nombre de éste haga propuestas al Supremo Gobierno de la Union, para la construccion de un ferrocarril entre Veracruz, México y Acapulco, decretado en 18 de Mayo de 1849, y que ha de rematarse en almoneda pública el 15 del presente.»

El Gobernador del Estado dispondrá se publique, circule y observe. —*Joaquin Fernandez*, diputado presidente.—*Miguel María Muñoz*, diputado secretario.

Publíquese, circúlese y comuníquese á quienes corresponda para su exacta observancia.

Jalapa, Octubre 6 de 1851.—*Miguel Palacio.—José M. Diaz Miron*, secretario.

Número 22.

Decreto de 14 de Mayo de 1852

facultando al Ejecutivo para celebrar una contrata para establecer la comunicacion por el Istmo de Tehuantepec, por canal, camino de fierro ó carretera.

MARIANO ARISTA, Presidente de los Estados-Unidos mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:

Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

Art. 1º El Gobierno celebrará una contrata ó promoverá la formacion de una Compañía de nacionales, que serán preferidos en ambos casos, de extranjeros, ó bien de unos y otros, para abrir por canal, camino de fierro ó carretera, una via de comunicacion entre los mares Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec. El Gobierno no podrá ejecutar el convenio que hiciere, sin que ántes haya sido aprobado por el Congreso general.

Art. 2º El Gobierno, para hacer uso de la facultad que le concede el artículo anterior, se sujetará á las bases siguientes:

1ª Que la contrata que celebre no tenga cláusula que pueda favorecer, por los derechos que conceda, reclamacion de los gobiernos extranjeros contra la República, ni menoscabar en nada el pleno y expedito ejercicio de su soberanía en el expresado Istmo de Tehuantepec.

2ª Que para dispensar á la Empresa la más eficaz y constante proteccion, sea uno de los socios.

3ª Que la comunicacion interoceánica por el Istmo, será libre y franca para todas las naciones del globo.

4ª Que para hacer estables y perpetuos los beneficios de la comunicacion, negocie con las potencias ligadas con la República por tratados,

el reconocimiento expreso de neutralidad del paso por el Istmo, en caso de guerra.—*Mariano Yañez*, presidente de la Cámara de diputados.—*Gabriel Sagaceta*, presidente del Senado.—*Francisco Enciso*, diputado secretario.—*Gerónimo Elizondo*, senador secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Palacio del Gobierno nacional en México, á 14 de Mayo de 1852.—*Mariano Arista*.—A D. José F. Ramirez.

Número 23.

Decreto de 28 de Junio de 1852

determinando que el producto de los peajes de los caminos de México á Veracruz, Toluca á Veracruz, México á Acapulco y el de fierro de Veracruz á San Juan sean administrados por el Gobierno.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

MARIANO ARISTA, General de division y Presidente de los Estados-Unidos Mexicanos:

Considerando que declarados por la ley de 30 de Noviembre de 1850 pertenecientes al erario nacional los fondos denominados de peajes; y siendo conveniente que dichos fondos públicos sean administrados como las demas rentas de la nacion; y haciendo uso de la facultad que me concede la ley de 21 de Mayo anterior, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Los productos de los peajes de los caminos de México á Veracruz; el de Toluca á Veracruz por las Villas; el de México á Acapulco; y el de fierro, de Veracruz á San Juan, serán administrados por el Gobierno.

Art. 2º La administracion de cada uno de estos caminos se verificará por un empleado del Gobierno general, y por dos asociados que nombrará la Junta de fomento mercantil de la capital cada dos años. Las atribuciones de ellos se detallarán en el reglamento respectivo.

Art. 3º La planta de cada administracion será la siguiente:

Un administrador tesorero con el sueldo anual de...	$ 2,400 00
Dos asociados por carga concejil ó expensados por los acreedores.....	
Un oficial tenedor de libros.....	700 00
Un escribiente.....	500 00
Para gastos de oficina y mozo de aseo.....	200 00
Suma.....	$ 3,800 00

No se abonará nada por casa para la oficina, que estará en la habitacion del administrador.

Art. 4º Si fuere necesario dividir la administracion de algun camino, se establecerá una administracion subalterna de la de esta capital y tendrá la planta siguiente:

Un administrador con el sueldo anual de.....	$ 1,200 00
Un escribiente.....	500 00
Suma.....	$ 1,700 00

Art. 5º Los acreedores que hubieren pactado con el Gobierno recibir de la misma renta de peajes los réditos de los capitales que entraron al fondo comun, los recibirán como pactaron, previa comunicacion de la Junta de crédito público dirigida al Tesorero general de la Federacion; cuidando éste de que la propia Junta reintegre al erario, de los fondos de la deuda interior, lo que se pague por réditos. Los acreedores que hubieren pactado intervenir en la administracion, nombrarán los dos asociados, al mismo tiempo que lo haga la Junta de fomento para las otras administraciones.

Art. 6º Los asociados para la administracion del camino de fierro de Veracruz á San Juan los nombrará el Ayuntamiento de dicha ciudad, y el Gobierno continuará haciendo los gastos de reparacion y conservacion que sean necesarios, miéntras no basten los fondos del camino para su continuacion.

Art. 7º Los administradores de peajes se sujetarán á las reglas siguientes:

1ª Dependerán de la Seccion directiva correspondiente de la Secretaría de Hacienda.

2ª Nombrarán bajo su responsabilidad á los recaudadores de peajes, directores y sobrestantes de obras de dichos caminos, señalándoles, previa aprobacion del Gobierno, el tanto por ciento de honorario que deben disfrutar, sobre los caudales que recauden ó distribuyan, y exigiéndoles la correspondiente caucion de su manejo, á su satisfaccion.

3ª Afianzarán su manejo con la cantidad de seis mil pesos á satisfaccion del tesorero general.

4ª Formarán el dia último de cada mes la balanza de su administracion, y remitirán un ejemplar á la seccion directiva de la Secretaría del Despacho y otro á la Tesorería general.

5ª Rendirán sus cuentas á la propia Tesorería, un mes despues de concluido el año económico.

6ª Remitirán á la Seccion respectiva de la Secretaría de Hacienda, el presupuesto de gastos de administracion y de obras y composturas de caminos, de un mes para otro, para que luego que sea aprobado por el Gobierno se comprenda en el presupuesto general, ántes de llevarse á efecto.

7ª De las obras extraordinarias que se ofrezcan formarán tambien el presupuesto respectivo para que sea previamente aprobado por el Gobierno.

Art. 8º Las cuentas que presentaren los administradores de peajes serán revisadas por el Tesorero general, quien exigirá la responsabilidad que pueda resultarles, y las remitirá á la Contaduría mayor para su glosa.

Art. 9º La administracion de los peajes que se establece por el presente decreto, comenzará el dia 1º de Julio próximo, en que da principio el año económico, recibiéndola los administradores de la antigua Junta, previo corte de caja é inventario, que intervendrá el gefe de la seccion respectiva de la Secretaría de Hacienda.

Art. 10. Las antiguas Juntas remitirán sus respectivas cuentas hasta el dia 30 del presente á la Contaduría de propios, como ántes lo ejecutaban.

Art. 11. Los empleados de la planta que señala este decreto, quedan sujetos á lo que dispone la ley de 21 de Mayo de este año.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 28 de Junio de 1852.—*Mariano Arista.*—A D. Márcos Esparza.

Y lo comunico á V. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Dios y Libertad. México, Junio 28 de 1852.—*Esparza.*

Número 24.

Convocatoria de 29 de Julio de 1852

para la apertura de una via de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Relaciones interiores y exteriores.—Aspirando el Exmo. señor Presidente á obtener para la República todos los beneficios posibles en la ejecucion de la ley de 14 de Mayo último, que le impuso la obligacion de celebrar una contrata, ó de promover la formacion de una compañía de nacionales, de extranjeros, ó de unos y otros, para abrir una via de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec; dispuso celebrar una licitacion entre los postores que se habian presentado para esta empresa, á fin de que mejorando sus posturas con la competencia, la Nacion aprovechara sus ventajas y el Gobierno pudiera tener una regla segura para otorgar la preferencia que la ley quiere conceder á los nacionales.

Esta idea, inspirada por la más recta intencion, tan conveniente á los intereses de la República, tan conforme á la regla comun observada en todos los negocios de su clase, y en que el Gobierno daba un testimonio inequívoco de imparcialidad y desprendimiento, no produjo otro efecto que el de aumentar y agravar las dificultades y embarazos que el negocio traia en sí mismo. Para remover el que se presentaba como principal, pidió una aclaracion de la ley; y para proteger y asegurar el intento de la Empresa, que se decia formada por nacionales, dispuso se dirigieran invitaciones á las personas que podian cooperar eficazmente á su realizacion, suspendiendo todo procedimiento y dándoles el tiempo necesario para reunir sus medios y formar sus combi-

naciones. Nada en esta línea se ha perdonado para protegerlos y para cumplir la ley en su letra y en su espíritu.

Sin embargo, la malevolencia, auxiliada por las pasiones de partido, ha encontrado los medios de desnaturalizar y pervertir los legítimos y prudentes que el Gobierno empleaba para llevar el negocio al término que el patriotismo y los verdaderos intereses de la Nacion reclamaban. Sin prever las consecuencias ni el inmenso daño que puede hacer, ha comenzado á desencadenarse la calumnia, sembrando inícuas desconfianzas para desacreditar á un Gobierno que nada teme por sí, porque en el desenlace del negocio mismo tiene su vindicacion y defensa. Mas el giro que ha tomado la oposicion, los intereses que se atraviesan, influjos que los protegen, medios que se emplean y fines á que se encaminan, hacen temer muy fundadamente que un negocio que llegó á presentar tan lisonjeras esperanzas de conducir á un arreglo honorífico y ventajoso para la República, pueda desgraciarse con ella, si no se precaven los inconvenientes con que ha tropezado y que forman el escollo en que puede fracasar.

Encontrándose éste particularmente en la forma de licitacion, y siendo ella la que da armas á la maledicencia, y ocasion á los ruines manejos que emplean y emplearán el interes y las pasiones desordenadas, revestidos ya con honestos y populares ropajes; el Exmo. señor Presidente, para salvar la responsabilidad moral del Gobierno, y tentar el último medio que está en su mano para librar á la Nacion de las contingencias á que la exponen, ha dispuesto que no haya ni se admita ninguna especie de puja, y que los que han hecho ó quieran hacer propuestas para la apertura de la via de comunicacion por Tehuantepec, las hagan por escrito y dirijan en pliego cerrado á la Tesorería general, donde se conservarán de la misma manera hasta la resolucion del Gobierno, sujetándose además á las reglas y condiciones siguientes:

1ª Las posturas vendrán rubricadas en todas sus fojas por dos escribanos públicos.

2ª El último y perentorio término para presentarlas será el dia 15 del inmediato Agosto.

3ª En vista de las propuestas presentadas, el Gobierno designará la persona con quien ha de celebrar el contrato; advirtiéndose que pasado aquel término no se admitirán nuevas posturas ni mejoras.

4ª El Gobierno considera de ningun valor ni efecto las propuestas que se han presentado en este Ministerio; mas se reserva la facultad de negociar, al tiempo de la celebracion del contrato, sobre las condiciones en aquellas contenidas y sobre las más que sean necesarias y convenientes para expeditar su ejecucion; bajo la inteligencia de que ellas no impondrán al postor mayores gravámenes pecuniarios que los contenidos en las bases dadas para las posturas.

5ª Estas se reducirán únicamente á la apertura del camino y habilitacion de sus puertos; pues las que versen sobre navegacion se harán por separado y serán consideradas de la misma manera.

6ª Toda postura se sujetará á las bases respectivamente prefijadas en la siguiente convocatoria. El que quisiere mejorar sus condiciones deberá aumentar ó disminuir las cuotas ó períodos en el sentido que manifieste su cláusula respectiva; de manera que el interes ó intento del Gobierno se consiga, resultando mejorado por la postura.

7ª El contrato que celebre el Gobierno no producirá efecto, ni dará derecho alguno sino hasta que sea aprobado por el Congreso.

CONVOCATORIA

para la apertura de una via de comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Bases generales.

1º El Gobierno admitirá posturas para la construccion de un ferrocarril que comuniqne los mares Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, bajo cualquiera de las condiciones siguientes: 1ª De ejecutar la obra por una cantidad determinada que se fijará en la postura. 2ª De ejecutarla por su costo sin designar la cantidad. En ambos casos

se entiende que el compromiso contraido es de dejar en completo corriente el camino, con todos sus trenes de trasporte, y limpios y habilitados los puertos por donde debe hacerse la comunicacion.

2º Los postores son libres para escoger cualesquiera de los medios propuestos; mas el Gobierno se reserva la facultad de preferir el que juzgue más conveniente.

Bases para las Posturas de la Primera Clase.

3º Al que propusiere hacer el camino por una cantidad fija, se le pagará un interes que no exceda del 6 por 100 anual, de las sumas que invierta en la obra, liquidándose estas periódicamente en el tiempo y forma que despues se convenga.

4º Para seguridad del capital y réditos, se hipotecan especialmente al empresario el camino y sus productos, consignándosele una cuota que no exceda del 90 por 100 de éstos para la amortizacion y pago de aquellos. La parte alícuota restante hasta ciento, quedará á beneficio del Gobierno.

5º Pagado que sea el capital y réditos, quedará el camino con todas sus obras, trenes, útiles, herramientas y cuanto le pertenezca, á beneficio del Gobierno en pleno dominio y propiedad; mas al empresario se concederá el derecho de continuar percibiendo sus productos en la proporcion que fijará en su postura, sujetando ésta á las reglas siguientes: 1ª que la cuota que se le aplique no sea mayor que la que dejó de percibir y disfrutó el Gobierno durante el término de la amortizacion: 2ª que la percepcion de sus productos no exceda de veinte años, contados desde el dia de la celebracion del contrato: 3ª que si ántes de este tiempo hubiere percibido por dicha cuota una suma igual á la estipulada como costo de la obra, cese desde luego la percepcion, quedando para lo de adelante todos los productos en beneficio del Gobierno, y la Empresa sin derecho ni representacion alguna en el camino por esta causa.

6º En cualquier tiempo podrá el Gobierno asumir el pleno dominio

y propiedad del camino, pagando á los empresarios la parte del capital que aún se les adeude y sus réditos vencidos; quedando además salvos los derechos que les concede el artículo anterior, hasta reembolsarse de la suma exhibida, bajo las mismas condiciones en él estipuladas.

7º El Gobierno no garantiza á los empresarios, ni se obliga á pagar una mayor cantidad que la estipulada y determinada como costo de la obra, aun cuando efectivamente inviertan en ella otra mayor. Tampoco les concede ni señala, para el pago de su capital ó réditos, otro fondo, ni otra hipoteca que los productos del mismo camino, en la cuota y tiempo convenidos en el contrato que se celebre.

Bases para las Posturas de la Segunda Clase.

8º El empresario determinará el tiempo durante el cual pretende que se le conceda el derecho de percibir los productos del camino, y la parte alícuota que de ellos dejará á beneficio del Gobierno.

9º El tiempo de la concesion no podrá exceder de ochenta años, ni la parte alícuota concedida al Gobierno bajar del 45 por 100 de los productos del camino, cuando se pretenda la concesion por todo aquel tiempo. El Gobierno desea que éste sea el más corto posible, aunque en proporcion se rebaje su lote.

10. Durante la primera mitad del tiempo por el cual se celebre el contrato, el Gobierno percibirá la parte de productos que en él se estipule; mas en la segunda mitad se le aplicará la parte que en la anterior percibió la Empresa, y esta sólo disfrutará la que correspondia á aquel.

Condiciones Generales y Comunes á ambas Posturas.

11. Los postores determinarán las obras que ofrezcan hacer, especificándolas hasta donde fuere conveniente para formar una cabal idea. El Gobierno se reserva determinar el sistema de construccion y de máquinas que ha de emplearse, advirtiéndose que éstas deben ser de la mejor clase, y las obras sólidas y seguras.

12. Designarán la ruta que ha de llevar el camino, ó la dejarán á la eleccion del Gobierno.

13. Fijarán en términos claros y precisos el tiempo dentro del cual deben comenzar y concluir las obras, no excediendo de siete años. Se advierte que á la construccion del ferrocarril debe preceder la apertura de una carretera, y que tambien se han de fijar los términos de su principio y conclusion.

14. Se garantizará á satisfaccion del Gobierno el cumplimiento del contrato, bajo una pena convencional que no bajará de $200,000. Esta cantidad se asegurará con el depósito del dinero, ó especies valiosas, ó con hipotecas, ó con fianzas abonadas conforme á la ley. El empresario incurrirá en la pena de perder los gastos hechos, los materiales y herramientas acopiadas en el territorio de la República y los derechos que le da el contrato, si no comienza y concluye la carretera, y si no comienza el ferrocarril dentro de los términos estipulados.

15. Comenzado que sea el ferrocarril, se devolverá al empresario el depósito ó chancelará la obligacion en que consista la pena convencional; mas si despues de comenzado no lo concluye dentro de sus términos, incurrirá en las penas expresadas, excepto la multa, y sólo tendrá derecho á que se le considere como socio por el valor de los rieles, trenes, carros y demas materiales importados del extranjero, siempre que su costo original con los gastos exceda de $200,000; pues si fuere menor, caerá tambien en la pena.

16. Imponiendo al Gobierno el artículo 1º de la ley de 14 de Mayo último la obligacion de preferir la Empresa formada por nacionales, y habiendo solicitado uno de los postores que se prescriban reglas para fijar esta calidad, á fin de evitar los abusos que pudieran cometerse á la sombra de la incertidumbre en perjuicio de la República y de los postores de buena fe, se previene que todo postor debe expresar si la Compañía que se propone formar es extranjera, mixta ó mexicana; advirtiéndose que la Empresa que se presente como mixta, no podrá traspasar su concesion á extranjeros, y la que se denomine nacional, no podrá admitirlos en ningun tiempo como socios, ni celebrar con ellos

pactos que les concedan hipoteca, accion ó cualquier derecho sobre el camino ó para intervenir en la Empresa.

17. La Empresa hará por su cuenta los muelles, diques y demas obras necesarias para la mayor comodidad y seguridad de los puertos y de la navegacion.

18. Los dos extremos del camino terminarán en los puntos donde se establezcan las aduanas.

19. La Empresa se obliga á cuidar hasta donde le sea posible, que no se haga el contrabando, y á destituir á los empleados suyos que lo protejan, luego que sea requerida por el Gobierno. Este se reserva la facultad de expedir los reglamentos convenientes para regularizar el comercio interior que se haga con las mercancías que transiten por el camino, y áun para no permitirlo, si así lo juzga conveniente.

20. La Empresa trasportará gratis las tropas y empleados del Gobierno, y por una cuota que no bajará de la cuarta parte del precio de tarifa, sus armas, municiones y efectos.

21. Los extranjeros que tomaren parte en la Compañía mixta, ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos ó reclamar alguna de sus concesiones, no tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á éstos concedan las leyes de la República. Todas las cuestiones de esta naturaleza, y las que se susciten sobre la adquisicion, conservacion ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán por los tribunales federales competentes, conforme á las leyes. A las mismas condiciones se sujetarán los empleados y dependientes de la Empresa.

22. La persona ó personas con quienes se contrate la apertura del camino no podrán traspasar ni enajenar la concesion, sin previo consentimiento del Gobierno, ni admitir como socio á un Gobierno ó Estado extranjero. La violacion de cualesquiera de estas condiciones dejará sin efecto la concesion, y el Gobierno mexicano podrá disponer de ella á su voluntad, salvas las acciones legítimamente adquiridas por los accionistas particulares.

23. Si la concesion del camino se hiciere á una Compañía mixta, ésta quedará obligada á mantener en México un expendio de sus bonos, y á admitir como accionistas á los mexicanos que quieran tomar parte en la empresa. El valor de cada accion no podrá exceder de $5,000, reservándose á la Compañía la facultad de fijar, de acuerdo con el Gobierno, las condiciones para su adquisicion, conservacion y pérdida.

24. El Gobierno será considerado como accionista por una cuota, cuando ménos, de la tercera parte del total de las acciones en que se distribuya la Empresa.

25. La parte alícuota de productos concedida al Gobierno comenzará á aplicársele desde que se ponga en observancia la tarifa.

26. El Gobierno tendrá la facultad de establecer las oficinas ó empleados que juzgue convenientes para velar sobre la imposicion y recaudacion de los derechos y cumplimiento del contrato; cuidando aquellas á la vez, de que se dispense á la Empresa todo el favor y proteccion á que tenga derecho y que pueda dispensarle el Gobierno.

27. El tránsito por el camino será libre para todas las naciones del globo, sin otras restricciones que las que prescriba el Gobierno. Tampoco puede concederse sin su órden expresa para el trasporte de tropas extranjeras ó municiones de guerra.

28. Se concederá á la Empresa el terreno necesario para la construccion del camino y sus dependencias, con el uso y aprovechamiento de las maderas y materiales que se encuentren en los baldíos, y que necesite para la construccion de la obra. Pero si los terrenos, maderas y materiales pertenecen á dominio particular, los pagará á sus dueños, ó indemnizará conforme á las leyes. La Empresa no tiene facultad para establecer ó introducir colonos extranjeros, ni áun en los terrenos que adquiera por contratos particulares.

29. La Empresa podrá introducir libres de todo derecho, las máquinas, útiles y herramientas destinadas á la construccion y reparacion del camino; y durante el primer año de sus trabajos, podrá tambien introdudir paulatinamente los comestibles necesarios para la subsistencia de los trabajadores y empleados. Los permisos de esta clase de-

berán recabarse previamente del Gobierno, acompañando una factura de los artículos cuya introduccion se pida.

30. La Empresa podrá establecer los guardas necesarios para la seguridad y conservacion del camino; mas no podrá construir fortalezas, crear ninguna especie de fuerza armada, ni organizar resguardos sin la previa aprobacion del Gobierno.

31. La Empresa percibirá todos los derechos que produzcan el tránsito, almacenaje y demas permitidos por la tarifa que formará, sometiéndola previamente á la aprobacion del Gobierno. Exceptúanse los adicionales impuestos sobre bultos y pasajeros, y la parte alícuota que de aquellos corresponda al Gobierno, conforme al contrato.

32. El Gobierno se obliga á no imponer contribucion ni gabela alguna sobre el camino, mercancías ó pasajeros que por él pasen, ni sobre los capitales invertidos en él. Pero podrá imponer un derecho adicional sobre bultos y pasajeros, en una cuota que no excederá de un real, aplicándose íntegramente su producto.

33. Al vencimiento del término del contrato, adquirirá el Gobierno el camino con todas sus pertenencias, segun se expresa en la parte primera del artículo 5º Advirtiéndose que debe encontrarse en perfecto corriente, y sus rieles, carros, trenes, herramientas y cuantos útiles le pertenezcan, cuando ménos, de medio uso, calificado por peritos. Si su deterioro fuere mayor, se repondrá ó hará la indemnizacion correspondiente para restaurarlo. Los postores especificarán en sus propuestas el mínimum de carros y trenes con que ofrezcan hacer la devolucion.

34. Los convenios celebrados con la persona ó personas á quienes se haga la adjudicacion, ligarán y obligarán á todos los que tomen parte en la empresa.

35. Los postores comprenderán en sus propuestas todas las más concesiones ó ventajas á que aspiren, así como las que se propongan hacer en beneficio del Gobierno sobre las que quedan expresadas. El Gobierno desea que una de ellas sea la concesion de un derecho adicional sobre bultos, ó un tanto al millar sobre los productos, en beneficio de las obras de utilidad pública que designe.—México, Julio 29 de 1852.—*Ramirez.*

Número 25.

Resolucion de 13 de Agosto de 1852

prorogando el plazo para la presentacion de propuestas para el establecimiento de una comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Relaciones interiores y exteriores.—Para resolver el Exmo. señor Presidente de la República, sobre las aclaraciones que algunos postores al camino de Tehuantepec han pedido se hagan á varios artículos de la convocatoria, se ha servido S. E. prorogar el plazo señalado para la presentacion de posturas, por el término que se fijará al comunicar á vd. la resolucion suprema.

Aseguro á vd. mi consideracion.—Dios y Libertad. México, 13 de Agosto de 1852.—Por ocupacion del Exmo. señor Ministro, *José María Ortiz Monasterio.*

Número 26.

Resolucion de 21 de Agosto de 1852

aclarando las dudas propuestas sobre la inteligencia de los artículos de la convocatoria expedida para la apertura de una via de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Relaciones interiores y exteriores.—Habiendo tomado en consideracion el Exmo. señor Presidente, las dudas propuestas por algunos de los que quieren hacer posturas al camino de Tehuantepec, sobre la inteligencia de varios artículos de la convocatoria, las ha resuelto de la manera siguiente:

La via de comunicacion interoceánica que por ahora se propone abrir el Gobierno, es únicamente por ferrocarril y no por canalizacion; en consecuencia, la navegacion de que habla la 5ª de las condiciones fijadas á las posturas, se entenderá sólo de la que pueda hacerse á los puertos habilitados.

En vista de las observaciones hechas por una de las Compañías mexicanas, sobre la estrechez del término señalado para la conclusion de la obra, se declara que el de siete años fijado como *máximum* en el artículo 13 de la convocatoria, será el de nueve, comprendiéndose en éste el correspondiente á la construccion de la carretera.

El Gobierno debe ser considerado en la Empresa como accionista, regulándose su representacion por el interes que en ella tenga; de manera que si éste es, por ejemplo, de 40 por 100, aquella será en los negocios de la Compañía la equivalente á los dos quintos de sus votos. Pero como podria suceder que las propuestas fueran de tal naturaleza que no dieran al Gobierno un interes bastante para elevar su represen-

tacion á la *tercera parte* de los votos, se exige por el art. 24 de la convocatoria, que aquella sea cuando ménos la que tenga, no obstante que por su interes pecuniario no la alcance. En este sentido únicamente se entiende el artículo, y no en el de concurrir á la particion de los frutos, ó de aumentar su representacion en una tercera parte más sobre la que le corresponda por las estipulaciones del contrato.

La distribucion de los frutos se hará con sujecion á los períodos señalados en el art. 10, y no en proporcion á los productos que dieren, de suerte que si durante el primero se hubieren colectado en mayor ó menor cantidad que en el segundo, el Gobierno y la Empresa no percibirán, ni tendrán derecho á reclamar sino lo que á cada cual corresponda y se hubiere colectado en su tiempo.

El derecho adicional de bultos que el Gobierno se reserva imponer por el art. 32 en su solo provecho, es una condicion del contrato; no así el de que habla el art. 35 en beneficio de obras de utilidad pública, pues los postores quedan en entera libertad para concederlo ú omitirlo en sus posturas.

No juzga el Gobierno conveniente fijar desde ahora un dia para la apertura de los pliegos de las posturas, ni el principio que se ha visto forzado á adoptar para regularlas permite que, como se ha solicitado, sean discutidas por los postores ántes de declararse la preferencia; sin embargo, el deseo que manifiestan é intento que se proponen, quedarán enteramente satisfechos, pues S. E. les pedirá todas las explicaciones que juzgue necesarias, teniendo tambien ellos la libertad de hacer en cualquier tiempo cuantas estimen convenientes á sus intereses, ya sea de palabra ó por escrito.

La particular importancia del caso y la circunspeccion con que debe procederse en un negocio que ya explota con grandes ventajas la maledicencia, han determinado al Exmo. señor Presidente á disponer que la apertura de las propuestas se verifique en un mismo dia y á presencia de los postores que se encuentren presentes, concediéndose al que lo solicitare el derecho de pedir que se marquen con su sello todas las fojas de las propuestas presentadas, cuya operacion practicará el Mi-

nistro tesorero, cerrándolas en seguida bajo una sola cubierta, que tambien podrán sellar los postores, conservándose el pliego en este estado hasta la resolucion del Gobierno. En virtud de esta precaucion que llena más cumplidamente el intento que se propuso al exigir en las posturas la autorizacion de dos escribanos, los interesados podrán omitir tal solemnidad. El nuevo término señalado para la presentacion de aquellas, será el dia 30 del corriente, al toque de las doce de la mañana en la Catedral.

México, Agosto 21 de 1852.—*Ramirez.*

Número 27.

Patente de 12 de Octubre de 1852

en favor del Conde de la Cortina, para la construccion de un ferrocarril de la ciudad de México á Tlalpam, pasando por Tacubaya, Mixcoac, Coyoacan y San Angel.

Ministerio de Relaciones interiores y exteriores.—Exmo. señor:—Habiendo aprobado el Exmo. señor Presidente de la República las bases que presentó V. E. para construir el ferrocarril que debe plantearse desde esta ciudad hasta la de Tlalpam, pasando por Tacubaya, Mixcoac, Coyoacan y San Angel, me apresuro á hacer á V. E. esta comunicacion, anticipándosela á la patente del privilegio relativo, para su satisfaccion; en la inteligencia que luego que se haya desembarazado este Ministerio del despacho que exige el paquete, se procederá á la expedicion de los documentos que requiere la conclusion del negocio.

De órden de S. E. lo participo á V. E. asegurándole á la vez toda mi consideracion y aprecio.

Dios y Libertad. México, Octubre 1º de 1852.—*J. Miguel Arroyo.*—Exmo. señor Conde de la Cortina.

PATENTE.

MARIANO ARISTA, General de Division y Presidente constitucional de los Estados Unidos mexicanos, á todos los que el presente vieren, sabed:

Que habiendo solicitado el Sr. D. José Gómez de la Cortina privilegio exclusivo por treinta años, para la construccion de un ferrocarril desde esta capital á la ciudad de Tlalpam, que deberá pasar por la vi-

lla de Tacubaya, y los pueblos de Mixcoac, Coyoacan y San Angel, bajo las bases que ha presentado y que se reducirán á formal escritura: he tenido á bien concedérselo con las condiciones que se expresarán en la mencionada escritura, la cual se extenderá á satisfaccion de la Tesorería general con total arreglo á la ley de diez y ocho de Mayo de mil ochocientos cuarenta y nueve; y al efecto le servirá de título este decreto.

México, doce de Octubre de mil ochocientos cincuenta y dos.—*Mariano Arista.—J. Miguel Arroyo.*—Patente del privilegio á favor del Sr. D. José Gómez de la Cortina, por el ferrocarrll que ha de plantear de México á Tlalpam.

BASES.

Tesorería general de la Federacion.—Bases del contrato que se reducirán á escritura pública para la construccion de un ferrocarril de la ciudad de México á la de Tlalpam, pasando por los pueblos de Tacubaya, Mixcoac, Coyoacan y San Angel, y que el Supremo Gobierno celebra facultado por el art. sétimo de la ley de diez y ocho de Mayo de mil ochocientos cuarenta y nueve, con el Conde de la Cortina, como Empresario de dicho camino.

1ª Se concede al Empresario privilegio exclusivo por treinta años en la línea indicada, y en los ramales que de nuevo contrate.

2ª Se le concede igualmente exencion de pago de todos derechos, por los terrenos y materiales, máquinas, utensilios, enseres é instrumentos necesarios para la construccion del ferrocarril.

3ª Se le permite introducir libremente la cantidad necesaria de carbon mineral, miéntras no se explote el suficiente en esta República.

4ª Si el ferrocarril debiere pasar por algunos puntos sobre terreno de dominio público, se conceden al Empresario los necesarios para la construccion de los carriles y de sus oficinas anexas.

5ª Para usar del derecho de ocupacion de las propiedades particulares, se somete el Empresario en un todo á lo que previene el párrafo cuarto del artículo segundo de la ley arriba citada.

6ª Se concede al Empresario una próroga de 20 años más, sobre el

plazo del privilegio, entrando la Hacienda pública general en una parte de las utilidades, hasta el veinte por ciento.

7ª El ferrocarril deberá estar concluido dentro de cinco años á lo más, contados desde un mes despues de firmada la escritura por ambas partes.

8ª No se contará en este plazo ó término, el tiempo que permanezcan suspendidos los trabajos de construccion por causa de revolucion, ó por cualquiera otro motivo político, independiente de la voluntad del Contratista.

9ª El Contratista se obliga á no entrometerse en la línea fijada para cualquiera otro ferrocarril que se construya en virtud de privilegio exclusivo, de fecha anterior á la de este contrato.

10ª El Gobierno dará fuerza armada para custodiar el ferrocarril, cuando las circunstancias la hagan necesaria.

11ª Concluido el término del privilegio exclusivo y el de la próroga de que se habla en la sexta base, el ferrocarril, sus trenes y edificios de estacion, pasan á ser propiedad nacional.

12ª El Empresario se sujeta á las demas cláusulas ó condiciones generales establecidas en la ley citada de diez y ocho de Mayo de mil ochocientos cuarenta y nueve.

México, veintitres de Setiembre de mil ochocientos cincuenta y dos. —*El Conde de la Cortina.*

Es copia de la original que remitió á esta Tesorería general el Ministerio de Relaciones, con fecha doce del mes próximo pasado, y se da al Sr. D. José Gómez de la Cortina en virtud de órden suprema de tres del actual.

México, Noviembre ocho de mil ochocientos cincuenta y dos.

Número 28.

Decreto de 24 de Enero de 1853

derogando el decreto expedido por el Supremo Gobierno en 28 de Junio de 1852, y ordenando que los peajes se devuelvan á los acreedores.—Convenio de 24 de Diciembre de 1850 á que se refiere este decreto.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda.—Seccion 2ª—El Exmo. Sr. Presidente interino de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El Presidente interino de los Estados-Unidos Mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:*

«Que considerando que el convenio celebrado en 24 de Diciembre de 1850 entre el Gobierno asociado á las Comisiones de ambas Cámaras por una parte, y los acreedores al camino de Toluca á Veracruz por otra, tenia una autorizacion legítima incuestionable, como nacido por virtud de ley de 30 de Noviembre del mismo año: que en consecuencia entraron los acreedores al goce de los derechos que el convenio les aseguraba: que éste no pudo ser alterado sin el consentimiento de las partes contratantes: que desviándose de este principio el decreto de 28 de Junio de 1852 expedido por el Gobierno, privó á los acreedores, de la administracion que les correspondia por dicho ajuste, y que contra esta disposicion han dirigido diversas reclamaciones los interesados; he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se deroga el decreto expedido por el Supremo Gobierno en 28 de Junio de 1852, en lo que toca á los acreedores del camino de Toluca á Veracruz.

«Art. 2º El cuidado del camino y la Administracion de los peajes quedarán desde luego á cargo de dichos acreedores, segun el convenio que celebraron con el Gobierno en 24 de Diciembre de 1850; entregando inmediatamente el administrador actual del camino todo lo que recibió.

«Art. 3º Dentro de un mes, contado desde esta fecha, el actual administrador del camino de Toluca á Veracruz rendirá la cuenta de su manejo á la Tesorería general de la Federacion.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio federal de México, á 24 de Enero de 1853.—*J. Bautista Ceballos.*—A D. Manuel Merino.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Enero 24 de 1853.—*M. Merino.*

Anexo al número 28.

Convenio de 24 de Diciembre de 1850

á que se refiere el anterior decreto.

Junta directiva y Tesorería del ramo de peajes.—La Junta directiva del ramo de peajes de los caminos de Toluca y Puebla, y de esta ciudad á Veracruz por Córdoba y Orizaba, en virtud de la autorizacion que en Junta general de 29 de Noviembre del año próximo pasado le confirió á la Comision nombrada para tratar con las de las Cámaras y el Supremo Gobierno, pone en conocimiento de vd. que ha hecho el arreglo siguiente.

1º Los capitales del peaje del consulado de México entran por todo su valor al fondo comun, reduciendo su interes al 3 por 100 anual, incluyéndose en el fondo comun de amortizacion.

2º Por los réditos vencidos hasta 30 de Diciembre de este año, perderán 78 por 100 y recibirán 22 por 100 en bonos del nuevo fondo.

3º El cobro de los peajes y direccion de la composicion del camino quedará á cargo de la misma Junta de peajes.

4º La Junta de peajes percibirá de la de Crédito público los réditos correspondientes á los nuevos bonos que deben emitirse, conforme á la 1ª y 2ª condicion de este convenio.

5º Pagará el interes de los bonos, y hechas las composturas necesarias á los caminos, el sobrante que resulte lo entregará anualmente al Gobierno.

México, Diciembre 24 de 1850.—*Manuel Payno.—F. Iturbe.—A. F. Monjardin.*

Número 29.

Decreto de 5 de Febrero de 1853

aprobando con modificaciones las proposiciones para la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, presentadas por la Compañía A. G. Sloo.

Ministerio de Relaciones interiores y exteriores.—El Exmo Sr. Presidente interino de la República Mexicana, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El Presidente interino de los Estados-Unidos Mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:

Que considerando que la apertura del Istmo de Tehuantepec ha llegado á ser ya, no sólo una exigencia comercial del mundo todo, sino una necesidad política para conservar la integridad y soberanía de nuestro territorio; que de no resolverse esta cuestion en el angustiado plazo que acaso queda para terminarla con toda independencia y dignidad, se veria tal vez envuelta y complicada con las cuestiones políticas, y la República en graves compromisos que redundarán en perjuicio de todos los habitantes; y considerando por último, que aprobándose las proposiciones de la Compañía mixta, á la cual se han unido las de Oaxaca y García, y los Estados de Oaxaca, Tabasco y Chiapas, no sólo resultarán grandes bienes materiales á la nacion, sino que quedarán resueltas pacífica, tranquila y honrosamente las cuestiones que ha ocasionado este negocio; he tenido á bien decretar, usando de las facultades con que me hallo investido, y de conformidad con la ley de 14 de Mayo de 1852, y la convocatoria publicada en su consecuencia en 29 de Julio, lo siguiente:

Artículo único. Se aprueba con las modificaciones y aclaraciones que constan en la escritura de esta fecha, y que se hará pública, las proposiciones que para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, presentó la Compañía mixta, nacional y extranjera, bajo el nombre de A. G. Sloo.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á 5 de Febrero de 1853.—*Juan Bautista Ceballos.*—A D. J. Miguel Arroyo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios y Libertad. México, Febrero 5 de 1853.—*J. Miguel Arroyo.*

CONTRATO

que para la apertura y comunicacion del Istmo de Tehuantepec forman por una parte, á nombre del Supremo Gobierno de la República Mexicana, el Exmo. Sr. D. José Miguel Arroyo, oficial mayor con ejercicio de decretos del Ministerio de Relaciones interiores y exteriores, y encargado actualmente del despacho del mismo; y por otra parte el Sr. D. Guillermo D. Lee, apoderado de los Sres. A. G. Sloo y asociados, y los Sres. D. Ramon Olarte, D. Manuel Payno y D. José Joaquin Pesado, por los socios y empresarios mexicanos interesados en la Empresa de la comunicacion interoceánica de Tehuantepec y representantes de toda la sociedad, que con el nombre de Compañía mixta, se encarga de la apertura y comunicacion expresada, de acuerdo con las Compañías llamadas de Oaxaca, y de D. Felipe García y socios, y con los apoderados de los Estados de Chiapas, Tabasco y Oaxaca, bajo los artículos siguientes en que han convenido, usando el Supremo Gobierno de la facultad que le da la ley de 14 de Mayo de 1852, y de las amplias que le concede el decreto de 11 del próximo pasado Enero.

1º La via de comunicacion se hará por agua en la parte navegable que exista, y en donde ésta concluya en el rio Goatzacoalcos principiarán los caminos de que habla el artículo 2º

2º Los contratistas se comprometen á comenzar un camino de madera, desde el punto en que ya no sea navegable el rio Goatzacoalcos, en direccion al Pacífico, al año de haberse celebrado este contrato; y á

concluirlo á los tres años de haberlo comenzado. A comenzar la construccion de un ferrocarril, al año, contado desde esta última fecha, y á concluir dicho ferrocarril con todos los trenes y máquinas necesarias, dentro de los cuatro años siguientes, dando aviso al Supremo Gobierno en uno y otro caso, de haber comenzado las obras, y de quedar concluidas.

3º La direccion del camino será la que designen ingenieros competentes, como la más practicable por lo corto de la distancia y por la facilidad en la construccion, debiendo partir desde el punto en que, previo exámen, se encuentre no ser ya navegable el rio de Goatzacoalcos.

4º La Empresa hará por su cuenta los muelles y diques necesarios para el uso de la via de comunicacion, en los nuevos puertos que habilite el Gobierno en los dos extremos del camino.

5º El Gobierno concede á la Compañía el terreno necesario para la carretera y ferrocarril, muelles, diques, almacenes, depósitos, estaciones, cobertizos para diligencias y demas carruajes y hoteles para transeuntes; pero si las tierras del dominio público no fueren suficientes para todas las atenciones antedichas, se tomará del de los particulares, indemnizando á los dueños conforme á las leyes.

6º La Empresa podrá tomar gratis, de las tierras del dominio público, cualquier material que sea necesario para la construccion del camino ó de sus pertenencias, y para su conservacion.

7º De los terrenos de particulares, tambien podrá tomar esos materiales; pero indemnizando á los dueños conforme á las leyes.

8º En el tiempo que dure este contrato, la Empresa gozará del privilegio exclusivo de trasporte, por la via de comunicacion, pudiendo en consecuencia cobrar peajes, derechos de tránsito y de almacenaje, cualquier otro derecho por fletes de mercancías ó costos de pasaje, conforme á la tarifa que aprobará el Gobierno, quien no podrá exigir impuesto ni contribucion de ningun género, ni sobre el tránsito de mercancías, ni sobre los pasajeros, ni sobre los capitales invertidos por la Empresa; pero sí se reserva el derecho que le da el artículo 32 de la

convocatoria, que á la letra dice: «El Gobierno se obliga á no imponer contribucion ni gabela alguna sobre el camino, mercancías ó pasajeros que por él pasen, ni sobre los capitales invertidos en él; pero podrá imponer un derecho adicional sobre bultos y pasajeros, en una cuota que no excederá de un real, aplicándose íntegramente su producto.»

9º La Empresa podrá importar, libres de derechos, los materiales y útiles necesarios para la construccion y conservacion del camino y de sus pertenencias, recabando del Gobierno previamente, el permiso, por conducto del inspector del mismo Gobierno, con nota de los artículos que se propone importar. Tambien podrá introducir, bajo lás mismas condiciones, los objetos que no puedan obtenerse en el Istmo, y que para su manutencion y vestuario puedan necesitar los trabajadores y peones empleados en las obras del camino.

10. La libertad concedida á la Empresa para el trasporte de mercancías, se sujetará á los reglamentos que expida el Gobierno; no entendiéndose que por aquella se le concede tambien la de abrir su expendio en ningun punto del Istmo.

11. El Supremo Gobierno abrirá los puertos de altura y cabotaje que sean necesarios para el mejor servicio de la via de comunicacion, no quedando por ahora más que el de Veracruz en el Golfo de México, y el de la Ventosa en el Pacífico; este último puerto será únicamente para el tránsito recíproco de pasajeros y mercancías.

12. Los privilegios que el Gobierno concede serán valederos y exclusivos para la Empresa en todo el tiempo que dure este contrato.

13. El Gobierno protegerá con todo su poder la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos.

14. Se garantiza á satisfaccion del Supremo Gobierno, el cumplimiento de este contrato con la suma de ($300.000) trescientos mil pesos en dinero efectivo que exhibirán los representantes de la Compañía, al contado, en los términos que disponga el mismo Supremo Gobierno; y además ($50.000) cincuenta mil pesos mensuales hasta completar la suma total de ($600.000) seiscientos mil pesos. Los últimos ($300.000) trescientos mil pesos ganarán el rédito de 6 por 100 anual, pues los tres-

cientos mil primeros se entregarán sin rédito alguno como garantía del presente contrato. Pero ambas sumas, con los intereses que venzan los segundos trescientos mil pesos, desde la fecha de sus respectivas entregas hasta extinguir el capital y los réditos que devengue, serán pagados á la Compañía con la mitad de los primeros productos que correspondan al Gobierno, dándosele á la Compañía dicha, para su seguridad, por la tesorería general, los certificados, bonos ó documentos necesarios por la referida suma de ($600.000) seiscientos mil pesos. Los términos estipulados en los artículos 14 y 15 de la convocatoria, serán ampliados prudentemente por el Gobierno en los casos de naufragio ú otra fuerza mayor; cuyos artículos son del tenor siguiente: «14. Se garantiza á satisfaccion del Gobierno el cumplimiento del contrato, bajo una pena convencional, que no bajará de doscientos mil pesos. Esta cantdad se asegurará con el depósito del dinero ó especies valiosas, ó con hipotecas, ó con fianzas abonadas conforme á la ley. El empresario incurrirá en la pena de perder los gastos hechos, los materiales y herramientas acopiadas en el territorio de la República, y los derechos que le da el contrato, si no comienza y concluye la carretera y si no comienza el ferrocarril dentro de los términos estipulados.—15. Comenzado que sea el ferrocarril, se devolverá al empresario el depósito, ó chancelará la obligacion en que consista la pena convencional; mas si despues de comenzado no lo concluye dentro de sus términos, incurrirá en las penas expresadas, excepto la multa, y sólo tendrá derecho á que se le considere como socio por el valor de los rieles, trenes, carros y demas materiales importados del extranjero, siempre que su costo original con los gastos exceda de doscientos mil pesos, pues si fuere menor, caerá tambien en la pena.»

15. La Empresa se compromete á llevar á cualquier punto, á orillas del camino, libre de gastos, la correspondencia que debe transitar por dicho camino, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo. De la misma manera trasportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la cuarta parte de la tarifa; igualmente conducirá sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas,

empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados. Los metales, productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un veinticinco por ciento ménos del precio de tarifa.

16. Durante cincuenta años, contados desde el dia en que se ponga en ejecucion la tarifa de que habla el artículo 8º, el Gobierno de México recibirá 20 por 100 de los rendimientos líquidos del camino. En todo este período, todos los privilegios contenidos en esta contrata, serán valederos y exclusivos, sin que puedan alterarse, excepto por mútuo consentimiento, y al fin del tiempo señalado el Gobierno entrará en la plena y absoluta posesion del camino, con todos sus trenes (que cuando ménos deberán ser los necesarios para poder trasportar al dia quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga), útiles y pertenencias; entendido que tanto aquellos como el camino deben entregarse en corriente, y en perfecto estado de servicio; debiendo hallarse los rieles, carros, máquinas y utensilios, cuando ménos de medio uso, sin que se entiendan inclusos los buques y vapores. Para no hacer ilusoria la entrega del camino y demas útiles que expresa la cláusula anterior, la Compañía se compromete á poner en depósito en los diez últimos años, el 10 por 100 de los productos líquidos que le corresponden, cuyo depósito se devolverá á la Empresa luego que el Gobierno haya recibido á su satisfaccion, todo lo contenido en la expresada cláusula anterior.

17. Siendo de suma necesidad el que para los buques que naveguen en la via de comunicacion, haya faro en los dos extremos de ella, y tambien hácia Banco de los Alacranes, y siendo igualmente necesario para el desarrollo de los recursos de la República y para la construccion de buques que, si fuere practicable la barra de Goatzacoalcos, se ahondare, así como tambien el cauce de dicho rio, se separará anualmente por la Empresa para llevar á efecto esas mejoras bajo planes que el Gobierno apruebe, 2½ por 100 de los rendimientos líquidos del camino hasta que esas obras hayan sido terminadas. Los faros, una vez concluidos, pertenecerán exclusivamente al Gobierno.

18. El Gobierno y la Empresa, cada uno por su parte, podrán nombrar interventores en proporcion á los intereses que respectivamente

representen, para que vigilen ó inspeccionen y glosen las cuentas del camino durante el tiempo que dure este contrato. No representando el Supremo Gobierno más que la quinta parte del producto total, se le considerará para su representacion cual lo fija la cláusula 24 de la convocatoria, que dice así: «El Gobierno será considerado como accionista por una cuota, cuando ménos, de la tercera parte del total de las acciones en que se distribuya la Empresa.»

19. La Empresa se obliga á observar las restricciones siguientes: 1ª La Compañía no podrá construir fortalezas en el Istmo, ni organizar fuerzas militares de ninguna clase. No dará pasaje á ninguna fuerza armada, ya sea nacional ó extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno. 2ª La Compañía no admitirá en los terrenos que ocupe, para todo lo dicho en el artículo 5º, á más personas que las que fueren necesarias para la negociacion en todos sus ramos. 3ª La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier otro delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion. 4ª La Compañía procurará que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

20. Los extranjeros que tomen parte en la Empresa se sujetarán á lo que previenen los artículos 21 y 22 de la convocatoria, que á la letra dicen: «Art. 21. Los extranjeros que tomaren parte en la Compañía mixta, ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos ó reclamar alguna de sus concesiones, no tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á éstos concedan las leyes de la República. Todas las cuestiones de esta naturaleza, y las que se susciten sobre la adquisicion, conservacion ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán por los tribunales nacionales competentes, conforme á las leyes. A las mismas condiciones se sujetarán los empleados y dependientes de la Empresa.—Art. 22. La persona ó personas con quienes se contrate la apertura del camino, no podrán traspasar ni enajenar la concesion, sin previo consentimiento del Gobierno, ni admitir como socio á un Gobierno ó Estado extranjero.

La violacion de cualquiera de estas condiciones dejará sin efecto la concesion, y el Gobierno mexicano podrá disponer de ella á su voluntad, salvas las acciones legítimamente adquiridas por los accionistas particulares.»

21. El tránsito por la via de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 por 100 á las mercancías de las naciones que no hayan celebrado tratado de neutralidad con México.

22. Tan pronto como se organice la Compañía para construir el ferrocarril, se establecerá en México un expendio de bonos, é igualmente se abrirá otro en Lóndres ó en otra plaza de Europa, y durante un período, que no bajará de seis meses, una tercera parte al ménos de todas las acciones se mantendrá á disposicion de los ciudadanos de México que deseen ser suscritores.

23. La Empresa, en balijas cerradas, que no podrán abrirse, tendrá la facultad de trasportar la correspondencia extranjera por la via de comunicacion, y estas balijas podrán ser selladas por los administradores de correos ó de las aduanas respectivas.

24. La Compañía no podrá vender ó enajenar acciones á los Estados de la Federacion, en cambio de terrenos baldíos ó de servidumbre de indios.

25. La Compañía admite como condicion indispensable, todos los artículos de la convocatoria publicada por el Supremo Gobierno con fecha 29 de Julio del año próximo pasado, que no choquen ni estén en contradiccion con el espíritu, texto y letra de esta contrata.

NAVEGACION.

Art. 1º El Supremo Gobierno concede á los contratistas y á sus asociados, el privilegio exclusivo de navegar por el rio de Goatzacoalcos, durante todo el tiempo que se fija al presente contrato; pero todos los habitantes y dueños de haciendas ó de otra propiedad situada sobre las orillas del rio, podrán importar los artículos de que tengan necesidad,

y exportar sus productos agrícolas é industriales por buques de construccion mexicana.

Art. 2º El Gobierno exime del derecho de toneladas á los buques de vapor de la Compañía que sean destinados á conducir la correspondencia y mercancías de tránsito.

Art. 3º La Empresa se compromete á establecer una línea de vapores suficiente para el servicio de la via de comunicacion, con bandera mexicana, con arreglo á las leyes del país, para navegar desde Veracruz hasta el punto en que sea navegable el rio de Goatzacoalcos, en donde comenzará el camino ó ferrocarril.

Art. 4º La Compañía se compromete á trasportar, libre de gastos, la correspondencia que venga para cualquier punto de México, y la que de él se envie á los otros donde tocaren sus vapores, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo; de la misma manera trasportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la cuarta parte de la tarifa; igualmente conducirá sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados. Los metales, productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un 25 por 100 ménos del precio de la tarifa.

Art. 5º La Compañía procurará que los vapores del Pacífico continúen haciendo su depósito de carbon de piedra en Acapulco, y se compromete á reconocer, tan pronto como sea posible, los criaderos de ese mineral en el Estado de Guerrero, á fin de poderlos explotar por medio de convenios con sus respectivos dueños.

Art. 6º Para el cumplimiento de cuanto comprende y abarca este contrato, el Supremo Gobierno se entenderá, por medio de sus agentes ó apoderados, con los representantes de la Compañía mixta, mencionados al principio de esta escritura, ó los que en lo sucesivo lo fueren.

México, Febrero 5 de 1853.—*J. Miguel Arroyo.—M. Payno.—W. D. Lee.—J. Joaquin Pesado.—Ramon Olarte.*

A S. E. el Sr. Alfredo Conkling, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de los Estados-Unidos de América.

Palacio nacional, Febrero 5 de 1853.—El infrascrito oficial mayor, actualmente encargado del Despacho de la Secretaría de Relaciones, tiene el honor de dirigir esta comunicacion al Exmo. Sr. Alfredo Conkling, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de los Estados-Unidos de América, para informar lo que, conforme á la ley expedida por el Congreso general el dia 14 de Mayo de 1852, y á la convocatoria publicada en su consecuencia el 29 de Julio del mismo año, el Exmo. Sr. Presidente interino, usando de las facultades con que se halla investido, ha tenido á bien convenir y mandar extender el competente documento legal, aprobando las propuestas que para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, se le hicieron á nombre de una Compañía mixta por los señores D. Ramon Olarte, D. Manuel Payno y D. José Joaquin Pesado, á nombre de A. G. Sloo y socios.

El infrascrito, al tener la satisfaccion de participar á S. E. el Sr. Conkling una resolucion que debe ser muy grata para todo el mundo civilizado, espera que S. E., secundando los deseos del Exmo. Sr. Presidente de la República, la trasmitirá inmediatamente á su Gobierno, haciéndola apreciar debidamente, y que S. E. será el primero que, como la mejor prueba de aprobacion, dará su asentimiento á la pronta celebracion de un tratado de neutralidad, que ofrezca á todas las naciones del globo ventajas de gran cuantía, y estreche al mismo tiempo más, los lazos de paz y union que ligan hoy á las dos repúblicas vecinas.

El infrascrito tiene el honor, con este motivo, de reiterar á S. E. el Sr. Ministro plenipotenciario de los Estados-Unidos de América, las seguridades de su distinguida consideracion.

Legacion de los Estados-Unidos.

México, Febrero 6 de 1853.—El infrascrito, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de los Estados-Unidos de América, se apresura á contestar la nota que anoche á una hora avanzada tuvo la honra de recibir del Exmo. Sr. Arroyo, Ministro interino de Relaciones exte-

riores, en que le participa la resolucion tanto tiempo diferida que ahora ha adoptado S. E. el Presidente de la República de México, en obedecimiento de la ley expedida por el Congreso general en 14 de Mayo último, y de la convocatoria promulgada en su consecuencia el 29 de Julio del propio año, que tuvieron por objeto la pronta construccion de una via de comunicacion á través del Istmo de Tehuantepec, con el fin de facilitar ésta entre los Océanos Atlántico y Pacífico.

Profundamente convencido, como lo está el infrascrito, de la inmensa importancia de esa noble empresa, concuerda plenamente en el juicio expresado por el Exmo. Sr. Arroyo, de que esa resolucion no puede ménos de ser grata á todo el mundo civilizado; é instruido á fondo como lo está el infrascrito, de las muchas y casi insuperables dificultades que rodeaban el asunto, así como del patriótico, heróico espíritu, y de la firmeza é integridad de intencion con que S. E. el Presidente ha arrostrado, y por fin vencido esas dificultades, el infrascrito no puede dudar que S. E. ha asegurado para sí la merecida gratitud de su país, y el aplauso de todas las naciones comerciales.

El que suscribe se apresurará á comunicar á su Gobierno la resolucion y decreto de S. E. el Presidente, y entretanto tendrá mucho gusto, de conformidad con la invitacion contenida en la nota del Exmo. Sr. Arroyo, y con las instrucciones que tiene, en recibir del Gobierno de México cualesquiera proposiciones que probablemente tengan por resultado, como el infrascrito lo espera vivamente, un tratado adecuado á las exigencias del caso, y propio para asegurar los felices frutos que tan elocuentemente describe el Exmo. Sr. Arroyo.

El infrascrito tiene tambien la honra de acusar recibo de la nota de S. E. que esta mañana llegó á sus manos, conteniendo ejemplares impresos del decreto de que se trata.

El infrascrito, etc.—(Firmado.) *Alfred Conkling.*—A S. E. J. Miguel Arroyo, Ministro interino de Relaciones.

La Compañía mixta ha nombrado á los señores D. Bonifacio Gutierrez, D. José Gonzalez de la Torre y al ingeniero Mr. John H. Williams, para que en nombre de ella pasen á Tehuantepec á tomar posesion del Istmo, y formen el plan para llevar al cabo su empresa. El Supremo Gobierno por su parte y para dicho acto nombró al señor general de brigada D. Ignacio de Mora y Villamil, y en consecuencia se dieron las órdenes conducentes á las autoridades respectivas de Oaxaca.

Número 30.

Comunicacion de 19 de Febrero de 1853

nombrando comisionados que formen un tratado de neutralidad del paso por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Relaciones interiores y exteriores.—Debiendo procederse á la celebracion de un tratado con los Estados-Unidos de América para el reconocimiento expreso de la neutralidad del paso por el Istmo de Tehuantepec, en caso de guerra, con arreglo á la 4ª de las Bases del artículo 2º de la ley del Congreso general de 14 de Mayo último; deseando el Exmo. Sr. general depositario del supremo poder Ejecutivo, confiar tan importanre negociacion á personas cuyas luces, honradez y patriotismo aseguren su feliz término, y concurriendo tan apreciables circunstancias en V. S., segun lo ha acreditado en los distinguidos puestos que ha desempeñado con tanto provecho para la República, S. E. se ha servido nombrar á V. S. plenipotenciario, para que en union del Exmo. Sr. general de division, D. José M. Tornel, investido con igual carácter, proceda á negociar el tratado referido con el Sr. Alfredo Conkling, Enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de los Estados-Unidos, á cuyo fin se remitirán á V. S. oportunamente el pleno poder é instrucciones necesarias.

S. E. espera que gustosamente prestará V. S. este nuevo servicio á la República admitiendo tan interesante comision; y al comunicárselo, tengo la honra de reproducir á V. S. mi distinguido aprecio y consideracion.

Dios y Libertad. México, Febrero 19 de 1853.—*J. Miguel Arroyo.* —Al Sr. D. Joaquin de Castillo y Lanzas.

Número 31.

Decreto de 10 de Mayo de 1853

estableciendo una Administracion general de caminos y peajes á cuyo cargo se pone el ferrocarril de Veracruz á San Juan.

El Exmo. Sr. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se establece en esta capital una Administracion general de caminos y peajes de la República, que estará sujeta inmediatamente al Ministerio de Fomento.—El Gobierno nombrará al administrador con el carácter que dieron á los empleados de hacienda, la ley de 17 de Abril de 1837 y sus aclaraciones, y ese empleado caucionará su manejo con dos fiadores de á $3.000, á satisfaccion de la Tesorería general.

Art. 2º Estarán á cargo de la Administracion los caminos de Toluca á Veracruz por Orizaba, de México á Acapulco, de Puebla á Perote y de allí á Veracruz, el de fierro de este puerto á San Juan, el que conduce de México al interior por Querétaro, el de Tampico á San Luis, y los demas que por el Gobierno sean declarados de primera y segunda clase, conforme á la ley de 24 de Setiembre de 1842.—Los empleados ó personas que tengan á su cargo las administraciones, tesorerías ú otras oficinas que corran con los citados caminos y sus peajes, entregarán

ambos y los respectivos archivos al nuevo administrador general, dentro de veinte dias, y en los términos que disponga éste.

Art. 3º La manera de desempeñar sus naturales atribuciones la Administracion general de caminos, se detallará en un reglamento que el administrador formará dentro de dos meses, en consonancia con lo prevenido en esta ley, en las de 24 de Setiembre de 1842 y en las que han consignado una parte del derecho de avería para los caminos, y además bajo las bases siguientes:

1ª Todas las obras de los caminos las harán ingenieros, nombrados por el Gobierno ó con su aprobacion, pudiendo tambien hacerse por contratas, cuando sea conveniente.

2ª Se fijará el método de la recaudacion de peajes, y tendrán los que la hagan por único haber un tanto por ciento sobre lo que recauden.

3ª Las cuentas se rendirán á la Contaduría de propios y arbitrios.

4ª El administrador nombrará y removerá á los empleados y recaudadores, quienes desempeñarán sus atribuciones bajo la responsabilidad de aquel, para lo cual podrá exigir á los que crea conveniente las fianzas ó cauciones necesarias, y propondrá al Gobierno un inspector general, encargado de visitar todas las recaudaciones de peajes y los caminos dependientes de la Administracion. El reglamento de que se trata se sujetará á la aprobacion del Gobierno, sin perjuicio de que desde luego se ponga en práctica.

Art. 4º La planta de la Administracion general es la siguiente:

Un administrador con el sueldo anual de	$2,400 00
Un inspector general con	2,400 00
Un cajero y tenedor de libros con	1,200 00
Un oficial archivero con	1,000 00
Dos escribientes con $600 cada uno	1,200 00
Gratificacion al interventor de los acreedores	600 00
Un portero con el sueldo de	300 00
Para gastos de oficina	300 00
Suma	$9,400 00

Art. 5º A los acreedores al camino de Toluca á Veracruz por Orizaba y á los del de Perote á Veracruz, se les reconoce el derecho que tienen sobre la hipoteca del peaje, y para el pago de réditos y capitales de todos, obrará la Administracion general con arreglo al convenio que los primeros hicieron con el Gobierno y las comisiones de las Cámaras en 24 de Diciembre de 1850.—Se reconocen asimismo cualquiera gravámenes, impuestos legalmente, que reporten los otros peajes ó caminos de que ha de encargarse la Administracion; y cuantos individuos ó corporaciones tengan el carácter de acreedores, formarán un solo cuerpo, y nombrarán segun se disponga en el reglamento, un interventor que vigile se les hagan en los términos prevenidos los pagos.—El del rédito corriente se verificará con preferencia á los gastos de los caminos.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 10 de Mayo de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—A D. Joaquin Velazquez de Leon.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Mayo 10 de 1853.—*Velazquez de Leon.*

Número 32.

Decreto de 15 de Junio de 1853

designando entre las vias que se ponen á cargo de la Administracion general de caminos y peajes, el ferrocarril de Veracruz á San Juan.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Quedan á cargo de la Administracion general de caminos y peajes, conforme al artículo 2º de la ley de 10 de Mayo de este año, los caminos generales siguientes:

El de México á Puebla.

El de Puebla á Veracruz por Orizaba.

El de Puebla á Veracruz por Jalapa.

El de fierro de San Juan á Veracruz que va á prolongarse hasta la boca del Potrero.

El de Puebla á Tehuantepec por Oaxaca.

El de México á Acapulco por Cuernavaca.

El de México al Manzanillo por Toluca, Morelia y Colima.

El de México á Querétaro.

El de Querétaro á San Blas por Guadalajara.

El de Querétaro á Chihuahua por Zacatecas y Durango.

El de Querétaro á Tampico por San Luis Potosí.

El de México á Túxpan por Tulancingo.

El de México á Tampico por Zacualtipan.

Art. 2º Los Gobiernos de los Estados y Territorios donde se hallan situados los caminos de que habla el artículo anterior, los pondrán, con los peajes que en ellos se cobran, á disposicion del administrador general del ramo; y los particulares ó juntas que corran con algunos, verificarán lo mismo, si no lo han hecho ya, deduciendo despues sus derechos sobre pago de capitales ó réditos, para que se les considere con arreglo á lo prevenido en el artículo 5º de la ley de 10 de Mayo citada.

Art. 3º Respecto de esta capital, los caminos generales comienzan desde sus puertas ó garitas, y por tanto, las calzadas de San Lázaro, San Antonio Abad, Belem, Vallejo y Peralvillo, quedan tambien á cargo de la Administracion general, así como las de San Cosme y la Piedad, por ser ramales anexos á los caminos referidos. Con relacion á las demas ciudades y poblaciones de la República, el Gobierno, oyendo á la Administracion y á los ingenieros respectivos, determinará los límites que han de observarse para las composturas generales.

Art. 4º Los demas caminos no especificados en el artículo 1º, sean de la clase que fueren, correrán, por ahora, á cargo de las autoridades locales, para que cuiden de su conservacion y composturas, pudiendo disponer éstas por sí mismas. Todos los gobernadores de los Estados y Territorios remitirán desde luego, y cada seis meses á la Administracion general, una noticia de los caminos que existan (y no sean los generales), producto de sus peajes, gastos y obras que se hayan hecho, debiendo emplear para su direccion personas de probidad y de inteligencia acreditada, para dar á su tiempo el decreto de clasificacion de todos los caminos de la República.

Art. 5º No obstante lo prevenido en el artículo 9º de la ley de 29 de Mayo último, la Administracion general de caminos continuará sujeta

al Ministerio de Fomento, y desempeñará sus funciones con arreglo á la ley de 10 del propio mes; pero mensualmente remitirá una copia de su balanza ó corte general de ingresos y egresos de caudales á la Tesorería general, para que ésta incluya esos valores en la cuenta respectiva.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 15 de Junio de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—A D. Joaquin Velazquez de Leon.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Junio 15 de 1853.—*Velazquez de Leon.*

Número 33.

Convocatoria de 10 de Setiembre de 1853

para la construccion de un camino de fierro de Veracruz á Paso de Ovejas.

El Exmo. Sr. Presidente de la República ha tenido á bien acordar que se convoquen postores para la construccion de un camino de fierro desde Veracruz hasta Paso de Ovejas; en el concepto de que la parte de camino ya construida, se entregará al empresario con todas sus existencias, conforme al convenio que se celebrará al efecto. En consecuencia, y de órden del mismo Exmo. Sr. Presidente, se hace saber al público, con el fin de que las personas que quieran hacer postura, presenten sus proposiciones á este Ministerio dentro del término de treinta dias, contados desde la fecha de la primera publicacion de este aviso.

México, Setiembre 10 de 1853.—*M. Lerdo de Tejada.*

Número 34.

Convocatoria de 19 de Setiembre de 1853

para la construccion de un camino de hierro desde México hasta Puebla, pasando por los Llanos de Apam.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 5ª—Deseando el Exmo. Sr. Presidente de la República que se construya un camino de hierro, desde esta capital á la ciudad de Puebla, pasando por los Llanos de Apam, ha tenido á bien acordar se convoquen postores para la construccion de dicho camino; y en cumplimiento de dicho acuerdo, se pone en conocimiento del público, á fin de que las personas que quieran hacer postura, presenten sus proposiciones á este Ministerio, dentro del término de cuarenta dias, contados desde la primera publicacion de este aviso.

México, Setiembre 19 de 1853.—*M. Lerdo de Tejada*, oficial mayor.

Número 35.

Convocatoria de 28 de Octubre de 1853

para la construccion de un ferrocarril de Veracruz á un puerto del Pacífico, pasando por la capital de México.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente ha tenido á bien disponer se convoquen postores nacionales ó extranjeros, para la construccion de un ferrocarril desde el puerto de Veracruz hasta uno de los puertos de la República en el Pacífico, pasando precisamente por esta capital; bajo el concepto de que las propuestas deberán dirigirse á esta Secretaría, dentro de los cuatro meses, contados desde la primera publicacion de este anuncio, á cuyo término se concederá el privilegio de esta obra á la persona ó Compañía que haga mejores propuestas, siempre que éstas estén garantizadas por casas respetables por su notorio crédito ó por depósito de numerario, que perderán los empresarios en el caso de no cumplir con las condiciones establecidas en el contrato que al efecto se celebre.

México, Octubre 28 de 1853.—*M. Lerdo de Tejada*, oficial mayor.

Número 36.

Decreto de 31 de Octubre de 1853

concediendo privilegio exclusivo á D. Juan Laurie Rickards para la construccion de un ferrocarril de Veracruz á México, pasando por Puebla.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á todos los que el presente vieren, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede por el Supremo Gobierno, al Sr. D. Juan Laurie Rickards, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de Veracruz á México, pasando por Puebla.

Art. 2º El curso del camino de Veracruz á Puebla, será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos designe como el más conveniente; y el curso del camino de Puebla á México será por los Llanos de Apam.

Art. 3º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, habitaciones ó talleres necesarios para la explotacion y construccion de dicho camino, se entregarán al empresario, libres de toda retribucion y en propiedad perpetua, en atencion á las grandes ventajas que resultarán á los actuales propietarios de dichos terrenos por su proximidad al camino.

Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la Empresa y ser-

vicio de sus agentes, empleados y trabajadores, así como toda especie de carruajes, trenes y sus adherentes para trasportes, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias y sus aparejos y guarniciones, así como la misma negociacion, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones ó impuestos, existentes hoy, ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase ó denominacion.

Art. 5º El Gobierno asegurará á la Compañía empresaria, tanto para su propiedad como para los extranjeros que emplee, la proteccion que los tratados existentes garantizan á los súbditos ingleses, tanto en sus personas como en su propiedad é intereses.

Art. 6º Los empleados, operarios y trabajadores mexicanos que emplee la Compañía empresaria, serán exentos del servicio militar durante el tiempo que se hallen en el de dicha Compañía.

Art. 7º El Sr. D. Juan Laurie Rickards se compromete á que quede formada y constituida la Compañía dentro de ocho meses, contados desde la fecha en que se conceda el privilegio, y dará aviso oficialmente al Ministro plenipotenciario de la República Mexicana en Lóndres, de la formacion é instalacion de dicha Compañía, así como de sus estatutos y reglamentos, para que se publiquen en la República Mexicana.

Art. 8º La Compañía se radicará en Lóndres, y una cuarta parte de las acciones en que se divida el capital social se reservará, durante un año, para los habitantes de la República Mexicana que quieran tomar parte en la empresa, y al efecto se abrirá en México un libro de suscricion.

Art. 9º Luego que se haya formado é instalado la Compañía, se procederá por los ingenieros nombrados por ella, al reconocimiento de los terrenos que sean más favorables al curso que deba seguir el camino de fierro; y luego que se haya concluido este reconocimiento, en parte ó en totalidad, se someterán los planos á la aprobacion del Supremo Gobierno, y despues de obtenida, se procederá inmediatamente á empezar los trabajos. En el caso inesperado de que concluido que sea el reconocimiento del curso del camino, quede probado que la construc-

cion de un ferrocarril sea absolutamente impracticable en cierto ó ciertos puntos, se construirá un camino carretero para comunicar entre sí los dos trozos de ferrocarril; y esta circunstancia se considerará como caso de fuerza mayor, y de ningun modo podrá dar motivo para que se anule el presente privilegio.

Art. 10. Tan luego como se haya recibido en México la noticia oficial de la instalacion de la Compañía en Lóndres, se procederá por dos peritos, uno nombrado por el Supremo Gobierno y el otro por la Compañía, al avalúo de la parte de camino de fierro que se haya construido en la actualidad, de sus trenes, oficinas, utensilios y de todo lo que le pertenezca: si no estuvieren de acuerdo los peritos, nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y obligatoria para ambas partes contratantes. Concluido dicho avalúo, el camino, sus trenes, oficinas y cuanto le pertenezca, se entregarán á la Compañía en propiedad perpetua, pagando ésta el interes de la cantidad en que haya sido avaluado á razon de 6 por 100 al año.

Art. 11. Conforme se vayan concluyendo trozos del camino y se abran al público, la Compañía, de acuerdo con el Supremo Gobierno, fijará la tarifa de los precios que deban cobrarse para la conduccion de los pasajeros, efectos ó ganados.

Art. 12. Queda entendido y convenido desde ahora, que este privilegio se extenderá bajo las mismas condiciones á cualesquiera ramal ó ramales que la Compañía juzgue conveniente establecer, bajo la previa aprobacion del Supremo Gobierno.

Art. 13. Una vez concluido el camino de Veracruz á México y los ramales de que habla el artículo anterior, serán, así como todo lo que les pertenezca, propiedad *ad perpetuum* de la Compañía.

Art. 14. La conduccion de la correspondencia por el camino de fierro ó por los ramales que se establezcan, serán materia de un contrato ó contratos *ad hoc* cuando llegue el caso.

Art. 15. En remuneracion de las concesiones hechas por el Supremo Gobierno, la Compañía empresaria tendrá la obligacion de efectuar el trasporte de tropas y empleados del Gobierno, siempre que viajen en

comision del servicio público, é igualmente las municiones ú otros efectos de la pertenencia del Gobierno, por la mitad de los precios que se hayan fijado para el público. Igualmente, luego que se empiecen á hacer dividendos á los accionistas, el Gobierno percibirá 10 por 100 *ad perpetuum* sobre el monto de dichos dividendos. Además, la Compañía admitirá los ingenieros que tenga á bien designar el Supremo Gobierno, dándoles así una oportunidad de completar sus estudios teóricos, por la práctica que podrán adquirir en la construccion de caminos de fierro y ramos que le son anexos; y se compromete á emplear, previo permiso del Supremo Gobierno, á los que posean los conocimientos necesarios.

Art. 16. En el caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion del presente contrato, dicha duda será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Compañía; y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

ARTÍCULOS ADICIONALES.

1º Si la Compañía no se halla formada en Lóndres, dentro de seis meses de la fecha, el privilegio concedido será nulo.

2º Si la nacionalidad de la Compañía no es anglo-mexicana, el privilegio quedará igualmente nulo.

3º Si la Compañía se forma á los seis meses ó ántes, el dia de su instalacion, las casas que formen dicha Compañía, garantizarán en manos del Ministro mexicano en Lóndres, de una manera valedera y á su entera satisfaccion, la ejecucion del reconocimiento, así como la del ferrocarril.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Tacubaya, á 31 de Octubre de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—A D. Joaquin Velazquez de Leon.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Octubre 31 de 1853.—*Velazquez de Leon.*

Número 37.

Decreto de 28 de Noviembre de 1853

concediendo privilegio exclusivo á D. Juan Laurie Rickards, para la construccion de un ferrocarril de México á uno de los puertos del Océano Pacífico.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede á D. Juan Laurie Rickards, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de México á uno de los puertos del Océano Pacífico, bajo las mismas bases y condiciones que se hallan detalladas en el decreto de 31 de Octubre próximo pasado, por el que se le concedió privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de Veracruz á México.

Art. 2º En el curso de este camino, el Sr. D. Juan Laurie Rickards podrá aprovechar los rios, canales ó lagunas que no hayan sido objeto de un privilegio anterior al presente.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á 28 de No-

viembre de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos consiguientes.

Dios y Libertad. México, Noviembre 28 de 1853.—El Ministro de Fomento, *Velazquez de Leon.*

Número 38.

Decreto de 31 de Diciembre de 1853

concediendo privilegio á D. Ignacio Fuentes para la construccion de un ferrocarril de México á Ixtlahuaca ó sus inmediaciones.

Su Alteza Serenísima el General Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede á D. Ignacio Fuentes, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de México á Ixtlahuaca ó sus inmediaciones.

Art. 2º El curso del camino de éste será el que, por el reconocimiento que se practique de los terrenos, se designe como el más conveniente, llevándose por las inmediaciones del Santuario de los Remedios, hácia la ensenada del pueblo de Santa María inmediato al nacimiento del rio de San Luis, hasta dominar por el punto conveniente la sierra de Toluca.

Art. 3º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, habitaciones ó talleres necesarios para la explotacion y construccion de dicho camino, se comprarán por el empresario ó se arreglará éste con sus dueños en los términos que mejor le convenga.

Art. 4º Los materiales de construccion, de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la Empresa y servicio de sus agentes, empleados y trabajadores, así como toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios para trasportes, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, paraderos, carbon de piedra, bestias y sus aparejos y guarniciones, así como la misma negociacion, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones ó impuestos, existentes hoy, ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase ó denominacion.

Art. 5º Los fósiles, aguas minerales y demas materias subterráneas explotables, que la Empresa descubriere en sus excavaciones, las denunciará y explotará si le conviniere, conforme á las reglas prescritas en las Ordenanzas de Minería, y en caso de serle adjudicadas, su explotacion no entorpecerá de ninguna manera la continuacion del camino.

Art. 6º Los empleados, operarios y trabajadores mexicanos que emplee la Compañía empresaria, serán exentos del servicio militar, durante el tiempo que se hallen en el de dicha Compañía, excepto en el caso de invasion extranjera.

Art. 7º La Compañía empresaria deberá estar formada y constituida dentro de ocho meses, contados desde la fecha de este decreto, y dará aviso oficialmente al Ministerio de Fomento de su formacion é instalacion, así como de sus estatutos y reglamentos para que se publiquen.

Art. 8º La Compañía se radicará en México, y cualquiera que sea el número de acciones que tomen individuos ó Compañías extranjeras, se tendrá siempre la Compañía del camino por mexicana, y sin accion ni derecho alguno para reclamar jamas contra el Gobierno á la sombra de ninguna potencia extranjera.

Art. 9º Luego que se haya formado é instalado la Compañía, se procederá por los ingenieros nombrados por ella, al reconocimiento de los terrenos que sean más favorables al curso que deba seguir el camino de fierro, y luego que se haya concluido este reconocimiento, en parte ó en totalidad, se someterán los planos á la aprobacion del Gobierno,

y despues de obtenida se procederá inmediatamente á comenzar los trabajos. En el caso inesperado de que concluido que sea el reconocimiento del curso del camino, quede probado que la construccion de un ferrocarril sea absolutamente impracticable en cierto ó ciertos puntos, se construirá un camino carretero para comunicar entre sí los dos trozos de ferrocarril, y esta circunstancia se considerará como caso de fuerza mayor, y de ningun modo podrá dar motivo para que se anule el presente privilegio.

Art. 10. Conforme se vayan concluyendo trozos de camino y se abran al público, la Compañía, de acuerdo con el Gobierno, fijará la tarifa de los precios que se deban cobrar por la conduccion de los pasajeros, efectos ó ganados.

Art. 11. Queda entendido y convenido desde ahora, que este privilegio se extenderá bajo las mismas condiciones á cualquier ramal ó ramales que la Compañía juzgue conveniente establecer, bajo la previa aprobacion del Gobierno.

Art. 12. Una vez concluido el camino de México al paralelo de Ixtlahuaca y los ramales de que habla el artículo anterior, serán, así como todo lo que les pertenezca, propiedad *ad perpetuam* de la Compañía.

Art. 13. La conduccion de la correspondencia por el camino de fierro ó por los ramales que se establezcan, serán materia de un contrato ó contratos *ad hoc*, cuando llegue el caso.

Art. 14. En remuneracion de las concesiones hechas por el Gobierno, la Compañía empresaria tendrá la obligacion de efectuar el trasporte de tropas y empleados del Gobierno, siempre que viajen en comision del servicio público, é igualmente las municiones ú otros efectos de la pertenencia del Gobierno, por la mitad de los precios que se hayan fijado para el público. Igualmente, luego que se empiecen á hacer dividendos á los accionistas, el Gobierno percibirá 10 por 100 *ad perpetuam* sobre el monto de dichos dividendos. Además, la Compañía admitirá á los ingenieros que tenga á bien designar el Gobierno, dándoles así una oportunidad de completar sus estudios teóricos por la práctica que podrán adquirir en la construccion de caminos de fierro y ramos

que les son anexos; y se compromete á emplear, previo permiso del Supremo Gobierno, á los que posean los conocimientos necesarios.

Art. 15. En el caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion del presente decreto, dicha duda será decidida por árbitros arbitradores amigables componedores, uno nombrado por el Gobierno y otro por la Compañía, y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

ARTÍCULOS ADICIONALES.

1º Si la Compañía no se halla formada en México dentro de seis meses de la fecha, el privilegio será nulo.

2º Si la nacionalidad de la Compañía no es mexicana, el privilegio quedará igualmente nulo.

3º Si la Compañía se forma á los seis meses ó ántes, el dia de su instalacion las casas que formen dicha Compañía garantizarán al Ministerio de Fomento, de una manera valedera y á su entera satisfaccion, la ejecucion del reconocimiento, así como la del ferrocarril.

4º El privilegio que se concede por este decreto, deberá entenderse en cuanto no perjudique de ninguna manera á los derechos adquiridos por la Compañía anglo-mexicana de D. Juan Laurie Rickards en las concesiones que se le hicieron para los caminos de fierro de Veracruz á México y de México á uno de los puertos del Océano Pacífico, por los decretos de 31 de Octubre y 28 de Noviembre últimos, pues en tal caso será de cuenta de la actual Compañía el arreglarse con aquella, sin lugar á reclamaciones al Gobierno.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á 31 de Diciembre de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Diciembre 31 de 1853.—El Ministro de Fomento, *Velazquez de Leon.*

Número 39.

Decreto de 16 de Marzo de 1854

determinando que la tarifa de precios de que habla la concesion hecha á D. Juan Laurie Rickards en 31 de Octubre de 1853, para la construccion de un ferrocarril de Veracruz á México, se fije segun se expresa.

Su Alteza Serenísima el General Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinquida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º La tarifa de precios de que habla el artículo 11 del decreto de 31 de Octubre último, que concedió á D. Juan Laurie Rickards privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de Veracruz á México, se fijará de modo que el total de sus productos al año, represente un 10 por 100 del capital empleado.

Art. 2º Los dividendos de que trata la segunda cláusula del artículo 15 del mismo decreto, no tendrán lugar hasta que hayan sido cubiertos, con los productos del camino, los intereses de los capitales invertidos en él, á razon de un 5 por 100 al año, desde la fecha de su inversion: mas tan luego como dichos productos, deducidos únicamente los gastos precisos de administracion y conservacion del camino, hayan cubierto

los intereses vencidos, y su monto líquido exceda de lo que importe el interes al 5 por 100 anual, sobre los capitales invertidos en la obra, comenzarán á hacerse los dividendos, disfrutando desde entónces el Supremo Gobierno el 10 por 100 que expresa el citado artículo, sobre el total de los productos líquidos que resulten, sin otra deduccion que los gastos precisos de administracion y conservacion.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 16 de Marzo de 1854.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Marzo 16 de 1854.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

Número 40.

Decreto de 26 de Junio de 1854

prorogando el plazo para la instalacion de la Compañía constructora del ferrocarril de Veracruz á México, segun la concesion hecha á D. Juan L. Rickards en 31 de Octubre de 1853.

Su Alteza Serenísima el General Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las ámplias facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Artículo único. Se proroga hasta el 30 de Junio de 1855 el plazo que para la instalacion en Lóndres de la Compañía que ha de construir un ferrocarril desde Veracruz á uno de los puertos del Pacífico, se concedió á D. Juan Laurie Rickards en el primero de los artículos adicionales del decreto de 31 de Octubre de 1853.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 26 de Junio de 1854.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Junio 26 de 1854.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Velazquez de Leon.*

Número 41.

Resolucion de 28 de Junio de 1854

para que el ferrocarril de Veracruz á San Juan no lleve la direccion por Boca del Potrero, sino la recta á San Juan.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 5ª—Su Alteza Serenísima el General Presidente manda que, en ahorro de gastos y tiempo, no lleve vd. el camino de fierro por la Boca del Potrero, sino que tome la línea recta que se dirige de Veracruz á San Juan, pues hasta este punto ha de llevarlo y continuarlo sin interrupcion.

Lo que digo á vd. de órden de S. A. S. para su más exacto cumplimiento, previniéndole á la vez remita á esta Secretaría el presupuesto de lo que debe importar construir el camino en la direccion expresada hasta el término indicado.

Dios y Libertad. México, Junio 28 de 1854.—*Velazquez de Leon.*—Sr. D. José M. Durán, director del camino de fierro de Veracruz.

Número 42.

Decreto de 15 de Julio de 1854

concediendo privilegio á Don Alejandro José Atocha para construir un ferrocarril desde Paso ó Presidio del Norte hasta Guaymas.

Su Alteza Serenísima el General Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede á D. Alejandro José Atocha, privilegio exclusivo para construir y explotar un camino de hierro desde uno de los dos puntos Paso ó Presidio del Norte, en el Rio Bravo, línea divisoria fronteriza en esta República con la de los Estados-Unidos, hasta el puerto de Guaymas, y para el establecimiento y explotacion de una línea telegráfica electro-magnética en toda la extension de la misma línea del camino de fierro ya designada, siempre que para esta última concesion convenga la actual Empresa del telégrafo, ó que por haber fenecido el privilegio de ésta, no pueda ya oponerse á la construccion de la que ahora se trata.

Art. 2º El privilegio que se concede por este decreto para el camino de fierro y línea telegráfica, durará por noventa y nueve años, contados

desde la publicacion de esta ley, al fin de los cuales la Empresa entregará al Gobierno de la República en buen estado de uso el ferrocarril, sus estaciones y edificios todos, de cualquiera especie, que se hubieren construido, los trenes, en el número y calidad que hayan estado y servido constantemente en el camino, y todos los utensilios y accesorios de los mismos trenes, del camino de fierro y del telégrafo en toda su extension, desde su principio en el Rio Bravo hasta el puerto de Guaymas.

Art. 3º La direccion del camino entre los dos extremos de que habla el artículo 1º, será la que marquen los ingenieros que la Empresa elegirá para el efecto, despues de practicar el debido reconocimiento, y tratando siempre de que sea por la línea más corta y accesible para el objeto, entre el Presidio ó Paso del Norte y Guaymas; debiéndose someter los planos que levanten y proyectos que formen, á la aprobacion del Supremo Gobierno.

Art. 4º Si en el espacio de la línea designada y aprobada para la construccion del camino, hubiere terrenos baldíos, hecho el deslinde por cuenta de la Empresa poseedora de este privilegio, se le concederán los puramente precisos para el ferrocarril, estaciones y demas edificios, previo conocimiento y aprobacion del Gobierno, sin indemnizacion alguna; pero sí la dará la Empresa á los particulares dueños de todos los que atraviese el camino, con arreglo á lo que previenen las leyes vigentes; durando la posesion de todos estos terrenos y edificios para el poseedor del privilegio, el mismo tiempo designado para éste en el artículo 2º, y siendo tambien de su cuenta el allanar las dificultades que puedan oponer los propietarios en los deslindes y apreciacion de los mismos terrenos.

Art. 5º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sean necesarios para el servicio del camino, el de sus empleados y trabajadores, así como los trenes, y carruajes de trasporte, máquinas, herramientas y todo lo que al mismo se refiera ó pueda servir en el camino ó serle necesario, serán libres de los derechos actualmente establecidos ó que se establecieren durante la

construccion del camino en que sean necesarios; pero no lo serán las mercancías, las cuales deberán pagar sus derechos en las respectivas aduanas, y transitar por el camino con los requisitos legales.

Art. 6º Los empleados, operarios y toda clase de trabajadores empleados por la Compañía empresaria en el camino, estarán exentos del servicio militar durante el tiempo que se hallen en el de la misma Compañía, excepto en el caso de guerra extranjera.

Art. 7º La Compañía se radicará en cualquiera ciudad de esta República ó de la de los Estados-Unidos que ofrezca mejores ventajas á su formacion, y una cuarta parte de las acciones en que se divida el capital social, se reservará durante un año para que puedan tomarlas los habitantes de esta República, abriéndose al efecto en México un libro de suscricion.

Art. 8º D. Alejandro José Atocha se obliga á que quede formada la Compañía dentro de un año, contado desde la publicacion de este decreto, dando aviso de haberse así verificado al Exmo. Sr. Ministro de esta República en la de los Estados-Unidos, si allí se formase la Compañía, ó al Exmo. Sr. Ministro de Fomento si se formare en la República Mexicana; mas si para el dia que se cumpla el año referido no se hubiere acreditado la formacion de la Compañía y cumplido con el requisito del aviso indicado, se tendrá por fenecido este privilegio.

Art. 9º Inmediatamente que se haya formado é instalado la Compañía, procederá ésta á nombrar los ingenieros que deben hacer el reconocimiento del terreno destinado al camino, sometiendo al Gobierno los planos y proyectos que éstos presentaren para su aprobacion, y obtenida ésta, comenzarán desde luego los trabajos sobre el terreno para el ferrocarril; no pudiendo éste dejar de ejecutarse sino en los tramos que resultare probado ser absolutamente impracticable su construccion, y ser por lo mismo preciso unir estos tramos con otros de camino carretero ordinario, pero de buena construccion.

Art. 10. A medida que vayan concluyéndose los tramos de ferrocarril que puedan transitarse ya por el público, la Compañía propondrá al Gobierno para su aprobacion las tarifas que deban regir.

Art. 11. Este privilegio se extenderá al ramal ó ramales que nazcan del camino principal designado en el artículo 1º, pero previa la aprobacion del Gobierno, pudiendo variarse los términos de la concesion segun las circunstancias particulares del caso.

Art. 12. La conduccion de la correspondencia por el camino de fierro, será materia de un contrato *ad hoc* y sin perjuicio de tercero.

Art. 13. En compensacion de las concesiones hechas por este privilegio, la Compañía empresaria tendrá la obligacion de que todo el trasporte y tránsito que se haga por el camino, de tropas y empleados del Gobierno para el servicio público, lo mismo que municiones de boca y guerra ú otros efectos del Gobierno ó autoridades públicas, se hará por la mitad del precio que se haya fijado en las tarifas para el comun de pasajeros y mercancías, debiendo además percibir el Gobierno un 5 por 100 del capital en que se valúen los terrenos baldíos que cede para el camino, miéntras se cubren los intereses de los capitales empleados por la Compañía empresaria en el camino, y cuando llegue el caso de hacerse dividendos á los socios, en lugar del 5 ya citado, recibirá el Gobierno el 10 por 100 de todos los productos, en los términos mismos y condiciones con que se distribuya la parte correspondiente á los referidos socios.

Art. 14. Si el Gobierno quisiere que algunos de los ingenieros á su servicio entren al de la Compañía, lo admitirá y pagará, si tuvieren los conocimientos necesarios, así como admitirá para practicar en los trabajos del camino á los que con este objeto tuviere por conveniente destinar el mismo Gobierno.

Art. 15. En el caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion de este contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Gobierno y otro por la Compañía; y en caso de diferencia, los mismos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya decision será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

Art. 16. La Empresa podrá construir por su cuenta en las extremidades del camino, los muelles y diques necesarios para el uso de la via

de comunicacion, así como almacenes para sólo los efectos necesarios á la construccion y conservacion del camino, previa la aprobacion del Gobierno, así como las estaciones correspondientes para comodidad de los pasajeros, quedando las mercancías sujetas á los derechos y formalidades fiscales; pero sin imponer contribuciones sobre los capitales, pasajeros, ni sobre el camino, cobrándose sí el derecho adicional de un real sobre bultos y pasajeros, y destinándose su producto exclusivamente al Gobierno.

Art. 17. La Empresa podrá tomar sobre las tierras del dominio público los materiales que sean necesarios para la construccion del camino, así como para su conservacion. Tambien podrá tomar esos materiales de los terrenos de particulares, indemnizando á éstos y al Gobierno en sus respectivos casos.

Art. 18. Estarán exentos del pago del derecho de toneladas los buques que por cuenta de la Empresa conduzcan efectos para el camino ó pasajeros; pero no los que conduzcan otra carga ó mercancías.

Art. 19. La Compañía tendrá el carácter de *mixta mexicana.*

Art. 20. El Sr. Atocha y la Compañía empresaria que forme, se obligarán, y desde ahora se obliga el primero, á garantizar á satisfaccion del Ministro mexicano en los Estados-Unidos, si la Compañía se forma en aquella República, ó ante el Ministro de Fomento si se forma en esta, el puntual cumplimiento del reconocimiento que deben hacer los ingenieros de que habla el artículo 3º, y la construccion del camino todo en los términos y condiciones que expresa este decreto, comprometiéndose el privilegiado á que dicho reconocimiento se hará en el término de doce años, contados desde el dia de la instalacion de la Compañía, y á que todo el ferrocarril se concluirá en los doce años siguientes; caducando este privilegio en el caso de faltar la Empresa al cumplimiento de cualquiera de los plazos mencionados.

Art. 21. El Sr. Atocha y los demas extranjeros que tomen parte en la Compañía *mixta mexicana*, ya como accionistas, empleados ó con cualquiera título ó motivo, no tendrán, en lo concerniente al camino de fierro y contratos anexos, de cualquiera especie, otros derechos, ni

otros medios para hacerlos valer, que los que las leyes de esta República conceden á los mexicanos; declarando desde ahora que caducará este privilegio por el solo hecho de que alguno de los interesados reclame la proteccion de su respectiva nacion, alegando derechos de extranjería.

Art. 22. Este privilegio no podrá ser vendido, enajenado, cedido, hipotecado ni traspasado á otra persona ó asociacion, ya sea mexicana ó extranjera, sin previo consentimiento del Gobierno de la República.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional de México, á 15 de Julio de 1854.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia.

Dios y Libertad. México, Julio 15 de 1854.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

Número 43.

Servicio y Tarifa de 7 de Noviembre de 1854

para el tramo de ferrocarril de Veracruz á la Tejería.

Direccion del ferrocarril de Veracruz á San Juan.—Se participa al público que desde 1º de Diciembre próximo se continuará haciendo los trasportes de cargas y pasajeros, bajo las bases establecidas en la tarifa siguiente; en la inteligencia de que el locomotor saldrá de esta estacion para la de Tejería los mártes y juéves á las diez de la mañana, y los sábados á las tres y media de la tarde; y regresará de la Tejería los mismos dias mártes y juéves á la una de la tarde, y los sábados á las seis y media de la tarde. Además, siempre que haya bastante carga para un tren, se podrá hacer un viaje extraordinario los sábados á las doce del dia. No se responde de averías, de incendios ni otras que puedan tener lugar á causa de la máquina ó el fuego que contiene. Los bultos deberán entregarse en la estacion con dos horas de anticipacion á la salida del tren.

TARIFA.

EFECTOS.

	Ps.	Cs.
De Veracruz á la Tejería, toda especie de efectos pagará por arroba	0	04
De la Tejería á Veracruz, todo efecto, á excepcion de los que trata el párrafo siguiente, pagará por arroba	0	02

	Ps.	Cs.
El camelote, leña, carbon, fruta, etc., pagará por carga.....	0	25

Se reputa por carga:—De camelote, 8 docenas de manojos.—De leña, 200 rajas.—De carbon, 20 saquitos.—De fruta, 2 huacales ó 4 serones.

Las diligencias, coches, carretelas, etc., de cuatro ruedas, pagará cada una.....	6	00
Las carretelas, quitrines y carros de dos ruedas, pagarán.....	4	00

PASAJEROS.

De Veracruz á la Tejería ó de regreso, en carruaje cubierto de 1ª clase, cada persona pagará.....	1	00
De idem á idem en los wagones cubiertos de 2ª clase.....	0	50
De idem á idem en wagones de carga.....	0	25
Las personas que salgan de un punto y regresen en el mismo viaje en coche cubierto de 1ª clase, pagarán cada una de ida y vuelta.....	1	50
Las idem que idem idem en coche de 2ª clase, pagarán cada una.....	0	75
Idem en los wagones de carga.....	0	37½

A todos los pasajeros se les permitirá llevar consigo una arroba de equipaje, y lo que exceda de ella se pagará á razon de 12 centavos por arroba.

ANIMALES.

Los caballos y mulas de silla, tiro ó carga, pagarán por cada uno.....	2	00
Los burros y el ganado vacuno, por cada cabeza	0	50
El ganado menor, por cabeza.....	0	12½

NOTA.—Miéntras se establecen en la estacion de la Caleta los medios para pesar los carros cargados, seguirán éstos pagando diez pesos cada uno.

Veracruz, Noviembre 7 de 1854.—*S. Mendez.*

Número 44.

Decreto de 23 de Noviembre de 1854

aprobando el contrato con los Sres. J. B. Moore y socios para la construccion de un ferrocarril de la frontera del Norte al Océano Pacífico.

Su Alteza Serenísima el General Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado en esta fecha con los Sres. J. B. Moore y socios para la construccion de un ferrocarril á través del territorio de la República Mexicana, desde la frontera del Norte de la misma, hasta cualquier punto del Océano Pacífico, entre los puertos de Altata y el Manzanillo, bajo las condiciones que expresan las cláusulas siguientes:

Cláusula 1ª

El Supremo Gobierno de la República de México concede á D. J. B. Moore y á sus socios y sucesores, privilegio exclusivo de construir, poseer y explotar un ferrocarril á través del territorio de la República Mexicana, empezando en la frontera del Norte de la misma en el Rio

Grande (Rio Bravo del Norte), en cualquier punto entre su embocadura y su interseccion con el paralelo trigésimo de latitud Norte, y terminando en cualquier punto en el Océano Pacífico, entre el puerto de Altata y el del Manzanillo, ambos inclusives; quedando entendido que nada de lo estipulado en este artículo invalida ninguna otra concesion ó privilegio de ferrocarril que el Supremo Gobierno haya hecho á otras personas ántes de la fecha de este contrato.

Cláusula 2ª

La Compañía podrá dar al ferrocarril la direccion que juzgue más favorable y benéfica á la Empresa, y durante la ejecucion del camino hasta su conclusion, podrá en cualquier tiempo cambiar ó variar su curso ó direccion en caso de que se encuentren dificultades ú obstáculos que pudieran afectar ó impedir su construccion en la primera línea que se hubiere elegido; quedando entendido entre las partes contratantes, que la Compañía debe ponerse de acuerdo con el Supremo Gobierno, ántes de poder hacer tal cambio ó cambios en la direccion ó curso primitivo de dicho ferrocarril.

Cláusula 3ª

La Compañía podrá elegir, dentro de los límites expresados en el primer artículo de este contrato, el punto que considere más ventajoso y conveniente para puerto de entrada y fondeadero de buques, así como lugares para descarga y desembarque, para almacenes, depósitos, muelles, despachos y establecimientos de toda especie que sean necesarios para la construccion, conservacion y uso del camino y de sus pertenencias.

Cláusula 4ª

Fijado definitivamente por la Compañía el punto en que termine en el Pacífico dicho camino, el Supremo Gobierno de la República Mexicana conviene en declarar ese punto puerto de entrada en caso de que desde ántes no lo sea.

Cláusula 5ª

El Supremo Gobierno de la República de México se compromete á no construir por sí mismo y á no conceder á ninguna asociacion, Compañía ó individuo, cualquiera que sea, ni bajo título alguno, la facultad de construir ó establecer otro ferrocarril dentro de veinticinco leguas á cada lado del que se estipula por este contrato, que pueda servir como medio de tránsito para carga y pasajeros desde el Pacífico al Rio Grande; quedando entendido que nada de lo contenido en esta cláusula impedirá ni estorbará de modo alguno al Supremo Gobierno el hacer ó conceder á otros el privilegio de hacer ó construir tantos caminos ó ramales laterales á cada lado de dicho ferrocarril, cuantos considere necesarios y ventajosos para las necesidades y prosperidad de la República, con tal que ese ramal ó ramales, construidos como queda dicho, no tiendan á desviar el tráfico y tránsito de pasajeros de la línea principal de la Compañía desde Rio Grande y el Océano Pacífico.

Cláusula 6ª

El Supremo Gobierno concede á la Compañía, en el camino que se elija, todas las tierras baldías necesarias para el propio camino y sus pertenencias, como depósitos, almacenes, estaciones, y en una palabra, para todas las demas obras y mejoras mencionadas en la cláusula 3ª de este contrato. Y el Supremo Gobierno del mismo modo autoriza á la Compañía para tomar con tales objetos las tierras de individuos particulares, pueblos ó corporaciones, indemnizando á los propietarios con arreglo á la ley vigente de expropiacion por causa de utilidad pública; quedando entendido y convenido entre las partes contratantes, que si se suscitare cualquiera dificultad ó diferencia entre el Supremo Gobierno y los propietarios del terreno elegido por dicha Compañía para la construccion de su ferrocarril, en cuanto al derecho ó medicion de los expresados terrenos, esa diferencia deberá arreglarse entre la Compañía ó el propietario ó propietarios de las tierras en disputa, sin ocasionar gasto alguno al Supremo Gobierno.

Cláusula 7ª

La Compañía tendrá derecho para tomar de los terrenos baldíos dentro de los límites mencionados en la cláusula primera de este contrato, todos los materiales necesarios para la construccion, mantenimiento y conservacion del camino y sus pertenencias, segun se expresó en las cláusulas tercera y sexta de este contrato; pagando sin embargo por dichos materiales el valor ó precio que se convenga entre las partes contratantes. La Compañía tendrá igualmente el derecho de tomar esos materiales de las tierras de individuos particulares, pueblos ó corporaciones, indemnizando á los propietarios con arreglo á las leyes.

Cláusula 8ª

Todos los carros, carruajes, instrumentos, utensilios, máquinas, locomotrices, trenes y sus concomitantes, para el trasporte, arneses y arreos para bestias de carga, fierro, carbon y otros materiales, necesarios ó destinados á la construccion y conservacion del camino y sus pertenencias, y para el uso de la Compañía, de sus agentes, empleados, trabajadores, y todas las demas personas que se hallaren á su servicio, estarán exentos de todo derecho de aduana y de cualesquiera otros, así como de impuestos y contribuciones en la actualidad vigentes ó que en lo sucesivo puedan establecerse, de cualquiera clase, denominacion ó naturaleza que sean, y sin distincion alguna por su orígen, ya sea nacional ó extranjero, respecto de los objetos referidos y especificados en la presente cláusula; quedando entendido y convenido entre las partes contratantes, que en las cláusulas arriba enumeradas no se comprenden provisiones, ropa hecha ni géneros de ninguna clase, los cuales no serán introducidos ni importados por dicha Compañía sin permiso especial del Supremo Gobierno. Y se conviene además, que desde el dia en que dicho ferrocarril se haya concluido y abierto al uso público, todas las concesiones otorgadas á la Compañía por la presente cláusula, se considerarán anuladas y de ningun valor, con excepcion de las re-

lativas al fierro, madera, leña, carbon de piedra, trenes, máquinas, locomotrices y sus concomitantes para el trasporte, arneses y arreos para bestias de carga, y aquellos otros materiales y utensilios que sean necesarios para el mantenimiento, conservacion y uso de dicho ferrocarril y de sus pertenencias, cuyos artículos y material serán en todo tiempo admitidos libres de derechos, segun se dijo en la parte primera de esta cláusula.

Cláusula 9ª

La Compañía tendrá derecho para introducir á la República de México los trabajadores irlandeses, alemanes y otros que considere necesarios para la ejecucion de estas obras; dando conocimiento al Supremo Gobierno de los pedidos de ellos que haga, quedando esos trabajadores sujetos siempre á las leyes de la República.

Cláusula 10ª

Los ciudadanos mexicanos empleados por la Compañía, con cualquier carácter que sea, estarán exentos de todo servicio militar durante el tiempo que de ese modo estuviesen empleados, excepto en caso de invasion del país por un enemigo extranjero.

Cláusula 11ª

La Compañía se formará dentro de ocho meses, contados desde que el Supremo Gobierno publique el decreto autorizando este contrato, y los empresarios darán aviso dentro de dicho término al Ministro mexicano en los Estados-Unidos ó Inglaterra, de quedar formada dicha Compañía; y si no se formare en este período, se considerará nulo y de ningun valor el presente contrato.

Cláusula 12ª

La construccion de dicho ferrocarril se comenzará dentro de dos años y medio, contados desde la publicacion que haga el Supremo Gobierno del decreto autorizando este contrato, y se terminará dentro de

diez años, contados tambien desde la publicacion del expresado decreto; con tal que si tuviere lugar alguna circunstancia imprevista de fuerza mayor que pueda impedir á la Compañía el dar lleno á sus obligaciones en el tiempo especificado, tal como una guerra ó enfermedades epidémicas, el Supremo Gobierno de la República Mexicana concederá las esperas debidas por esas circunstancias imprevistas, prolongando el tiempo para principiar ó concluir dicho ferrocarril, en proporcion al tiempo que se pierda por esos sucesos accidentales.

Cláusula 13ª

Concluida que sea dicha via de comunicacion, la Compañía se compromete á efectuar siempre con puntualidad, cuidado y celeridad, y sin excepcion respecto de nacionalidad, el trasporte de viajeros, ganados, efectos, productos, mercancías y materiales de todas clases que se le confien, segun los precios de arancel, que serán iguales para nacionales y extranjeros.

Cláusula 14ª

Si despues de un exámen detenido hecho por ingenieros competentes, resultare que es impracticable la construccion de un ferrocarril sin interrupcion en uno ó más puntos de la línea que para él se eligiere, entónces y en tal caso, la Compañía construirá un camino carretero ó de herradura en tales puntos impracticables.

Cláusula 15ª

Todos los efectos y mercancías destinadas á atravesar el camino, y no para distribuirse á lo largo de la línea de comunicacion, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, de contribuciones é impuestos de toda clase. No se exigirán pasaportes ni cartas de seguridad á las personas que atraviesen por dicho camino de uno á otro extremo de él y que no permanezcan en el país, ni tampoco impondrá el Supremo Gobierno contribucion ni impuesto á dichos pasajeros, á su dinero y efectos.

Cláusula 16ª

Las manufacturas, efectos, mercancías, productos ó materiales de cualquiera especie que se depositen en los almacenes y edificios de la Compañía, destinados á atravesar dicho ferrocarril, no pagarán derechos de aduana, ni contribuciones ó impuestos generales ni locales de ninguna clase.

Cláusula 17ª

Todos los buques que pertenezcan ó se hallen empleados por la Compañía, quedan exentos á su entrada y salida del puerto que sirva de término á dicho ferrocarril en el Pacífico, de todo derecho de aduana, de puerto y de todo impuesto de cualquiera clase, pagando al propio Supremo Gobierno mil pesos por cada buque que exceda de mil toneladas de porte, y quinientos pesos por cada buque de ménos de mil toneladas de porte, y hasta mil; quedando entendido que esta concesion que hace el Supremo Gobierno á todos los buques que pertenezcan ó se empleen por la expresada Compañía del ferrocarril, sólo continuará vigente durante cincuenta años, contados desde el dia en que el camino quede concluido y abierto al uso público. Y además, se estipula y conviene entre las partes contratantes, que la Compañía pagará al Supremo Gobierno una compensacion adicional de un peso y cincuenta centavos por tonelada de veinte quintales, sobre el número de toneladas que importare ó trajere de mercancías en dichos buques para su consumo en el interior de la República, sin que se considere que esto exime á dichas mercancías del pago de los derechos de importacion y demas que establecen las leyes. Igualmente se conviene entre las partes contratantes, que si en cualquier tiempo ántes de la espiracion de los cincuenta años mencionados en la presente cláusula, el Supremo Gobierno redujere ó bajare las actuales cuotas de los derechos de tonelada que se cobran á los buques que entran ó salen de los puertos ó bahías de la República, el propio Supremo Gobierno reducirá ó bajará en una proporcion correspondiente, las cuotas que por esta cláusula se ha convenido que pague la Compañía.

Cláusula 18ª

La Compañía tendrá el dominio exclusivo del ferrocarril y sus pertenencias, así como el de fijar y modificar el arancel de cuotas para el trasporte de pasajeros, mercancías y efectos de toda clase, como igualmente las cuotas de detencion y almacenaje en sus depósitos, almacenes, edificios y establecimientos de toda especie; quedando entendido y convenido entre las partes contratantes, que dichas cuotas de aranceles, una vez fijadas de ese modo por la Compañía, no excederán nunca de cincuenta pesos por cada pasajero ó por cada tonelada de efectos por todo el tránsito del camino, de un real por milla por cada persona ó tonelada de efectos cuando la distancia de su viaje sea parcial y pase de veinticinco millas, y dos reales por cada persona ó tonelada de efectos cuando la distancia que anden baje de veinticinco millas; con excepcion del dinero, metales preciosos, diamantes, perlas y bultos pequeños, como igualmente efectos remitidos por una persona y que no lleguen á un cuarto de tonelada, cuyo trasporte por dicho camino será segun las cuotas que se convengan entre la Compañía y los remitentes. Y se ha convenido además que, así los precios como todos los cambios ó variaciones que se hicieren en ella por la Compañía, se comunicarán al Supremo Gobierno y al público con tres meses de anticipacion.

Cláusula 19ª

El ferrocarril mencionado en las cláusulas precedentes, cuando se hubiere concluido, juntamente con todas sus pertenencias, pertenecerá para siempre á la Compañía; pero el privilegio exclusivo que le ha cedido el Supremo Gobierno sobre veinticinco leguas de territorio á cada lado de dicho ferrocarril, sólo continuará vigente noventa y nueve años, contados desde la fecha de este contrato.

Cláusula 20ª

El Supremo Gobierno de la República de México fijará, de acuerdo con la Compañía, las formalidades que deben observarse en la descarga de mercancías y efectos á uno y otro extremo del expresado ferro-

carril, con el fin y objeto de impedir que las mercancías y efectos destinados á ser trasportados de extremo á extremo por dicho camino, se dejen en puntos intermedios de él, ó de que fraudulentamente se introduzcan para su consumo en el país. Aquellas formalidades ó precauciones serán tales, que tiendan á impedir todo fraude con perjuicio del erario público, sin dilatar ni embarazar el rápido despacho y tránsito de mercancías, equipajes y pasajeros; y si el Supremo Gobierno lo estimare necesario, cada tren de carros que conduzca mercancías ó equipajes destinados á su simple trasporte por toda la línea, irá acompañado de un oficial de aduana encargado de dichos efectos, los cuales irán conducidos en carros cerrados bajo llaves que sólo tendrá el Gobierno ó sus empleados; y el pago de sueldos de dichos empleados será por cuenta del mismo Supremo Gobierno, así como el trasporte de ellos por la de la Compañía, sin que lo dispuesto en esta cláusula se entienda aplicable á aquellos efectos destinados para el interior de la República, los cuales podrán dejarse en los puntos del tránsito á que estén destinados, y el Supremo Gobierno tomará las providencias convenientes para evitar todo fraude respecto de ellos, sin que las providencias que se tomen puedan impedir el puntual y rápido tránsito de los trenes.

Cláusula 21ª

El trasporte de correspondencia por dicho ferrocarril, será materia de un contrato ó contratos futuros.

Cláusula 22ª

Todas las condiciones de este contrato se hacen extensivas á cualquiera ramal ó ramales que la Compañía en cualquiera época quisiere construir dentro de los límites mencionados en la cláusula 1ª de este contrato; pero no se podrá abrir ningun otro puerto en el Pacífico, ni dichos ramales gozarán del privilegio para que no se pueda construir otro ramal á veinticinco leguas de distancia.

Cláusula 23ª

Una cuarta parte del fondo ó capital de la Compañía, se reservará para los habitantes de la República de México, por el término de seis meses, durante cuyo tiempo se mantendrán abiertos libros de suscricion en la ciudad de México y otros puntos que se convenga entre el Supremo Gobierno y la Compañía.

Cláusula 24ª

La Compañía conviene en trasportar las tropas y empleados del Supremo Gobierno cuando viajaren en el servicio público, y asimismo las provisiones de boca y guerra y dinero perteneciente al Gobierno, por cincuenta por ciento ménos de las cuotas de arancel que la Compañía fije y establezca.

Cláusula 25ª

Como remuneracion por los privilegios é inmunidades concedidas en este contrato, la Compañía se obliga á pagar al Supremo Gobierno de la República de México, al mismo tiempo y del mismo modo que se paguen los dividendos á los accionistas de dicha Compañía del ferrocarril, un diez por ciento de dichos dividendos, y además la cantidad de quince mil pesos cada semestre, haciendo el primer pago á los seis meses, contados desde el dia en que el camino se concluya y abra al uso público; y el Supremo Gobierno conviene, por su parte, en exonerar y eximir para siempre el capital de dicha Compañía empleado en esta empresa, y al dicho ferrocarril con las pertenencias, propiedad y efectos de toda especie pertenecientes y necesarios al mismo, de toda carga, contribuciones ó impuestos de cualquiera naturaleza que sean, que hoy estuvieren establecidos ó que puedan establecerse en lo futuro.

Cláusula 26ª

Las inmunidades y privilegios concedidos en este contrato á la Compañía por el Supremo Gobierno de la República de México, no podrán ser traspasados, hipotecados ni empeñados á ningun gobierno extranjero.

Cláusula 27ª

Si se suscitare cualquiera duda, dificultad ó desacuerdo entre el Supremo Gobierno de la República de México y la Compañía, sobre la interpretacion ó ejecucion de este contrato, se someterá tal duda, dificultad ó desacuerdo, á dos árbitros, nombrados el uno por el Supremo Gobierno y el otro por la Compañía; y si dichos árbitros no se convinieren entre sí, someterán entónces la cuestion ó cuestiones en disputa á un tercero en discordia nombrado por ellos, y el fallo unánime y conforme de los árbitros, ó el del tercero aisladamente, cuando aquellos no se convengan, será final y concluyente entre las partes.

Cláusula 28ª

Los dos árbitros mencionados en la cláusula precedente serán nombrados por el Supremo Gobierno de la Repúblico de México, y por la Compañía inmediatamente despues de que la que debe formarse en virtud de este contrato, se haya organizado debidamente y dado el aviso que corresponde de su dicha organizacion al Ministro mexicano acreditado en los Estados-Unidos ó Inglaterra; quedando entendido y convenido entre las partes contratantes, que no se permitirá que la intervencion de ningun Ministro ni gobierno extranjero, ni de ningun funcionario, de cualquiera clase que sea, varie, modifique, ni de modo alguno intervenga en la decision de dichos árbitros, ni en la del tercero por los mismos árbitros electo, sino que dicha decision ó decisiones de ese modo pronunciadas, serán concluyentes y sin apelacion por las partes que suscriben este contrato; en el concepto de que por el mismo hecho de pretender la intervencion ó proteccion de un gobierno extranjero, en cualquiera reclamacion, duda, cuestion ó dificultad que se ofrezca, el contrato será nulo y no producirá efecto alguno, respectivamente al que lo pretendiere, ya sea la Compañía ó algun individuo.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 23 de Noviem-

bre de 1854.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Noviembre 23 de 1854.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

Número 45.

Decretó de 27 de Abril de 1855

concediendo privilegio á los Sres. Mosso hermanos para la construccion de un camino de fierro de México al puerto de Santa-Anna de Tamaulipas.

Su Alteza Serenísima el General Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede á los Sres. Mosso hermanos, de este comercio, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de México al puerto de Santa-Anna de Tamaulipas. En los tramos del camino á que se refiere esta concesion y en que sea absolutamente impracticable el establecimiento del ferrocarril, se construirán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion, y de la extension absolutamente necesaria.

Art. 2º El curso del camino será el que, despues del reconocimiento que se practique de los terrenos, se designe por los ingenieros como el más conveniente, prefiriéndose siempre la línea que pase por lugares mineros ó agricultores, y debiéndose someter los planos que levanten y proyectos que formen, á la aprobacion del Supremo Gobierno.

Art. 3º Si en el espacio de la línea designada y aprobada para la construccion del camino, hubiere terrenos baldíos, hecho el deslinde por cuenta de la Empresa poseedora de este privilegio, se le concederán los suficientes para el ferrocarril, estaciones, oficinas, habitaciones y talleres, previo conocimiento y aprobacion del Supremo Gobierno, sin indemnizacion alguna; pero en cuanto á los terrenos de propiedad particular, la Empresa se entenderá con sus respectivos dueños, quedando sujetos á lo que previenen las leyes vigentes los que no estén conformes con la ocupacion.

Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la Empresa y servicio de sus agentes, empleados y trabajadores, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus adherentes para trasportes, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, así como la misma Empresa, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones é impuestos existentes hoy ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase ó denominacion.

Art. 5º Los empleados, operarios y trabajadores mexicanos que emplee la Compañía empresaria, serán exentos del servicio militar, así como del pago de capitacion y cargas concejiles por todo el tiempo que permanezcan ocupados por la Compañía.

Art. 6º Los Sres. Mosso hermanos se obligan á que quede formada la Compañía en cualquiera parte de Europa ó América dentro de un año, contado desde la publicacion de este decreto, y darán aviso oficialmente al Ministerio de Fomento de su formacion é instalacion, así como de sus estatutos y reglamentos, para que se publiquen; mas si para el dia que se cumpla el año referido no se hubiere acreditado la formacion de la Compañía y cumplido con el requisito del aviso indicado, se tendrá por fenecido el privilegio.

Art. 7º Cualquiera que sea el número de acciones que tomen individuos ó Compañías extranjeras en esta Empresa, se tendrá siempre la Compañía del camino por Mexicana, y sin accion ni derecho alguno

para reclamar jamas contra el Gobierno á la sombra de ninguna potencia extranjera. Y si algun individuo ó corporacion hiciere reclamacion cualquiera, contra lo expresamente estipulado en este artículo, por el mismo caso su derecho será nulo y de ningun valor ni efecto.

Art. 8º Luego que se haya formado é instalado la Compañía, ó ántes si los Sres. Mosso hermanos emprenden por sí, se procederá á nombrar los ingenieros que deban hacer el reconocimiento del terreno destinado al camino, sometiendo los planos y proyectos á la aprobacion del Supremo Gobierno, y despues de obtenida, comenzarán desde luego los trabajos sobre el terreno para el ferrocarril, no pudiendo éste dejar de ejecutarse sino en los tramos que resultare probado ser absolutamente impracticable su construccion, y ser por lo mismo preciso unir estos tramos con otros de camino carretero de buena construccion.

Art. 9º En el curso de este camino podrá aprovechar la Empresa, para solo el tránsito, los rios, canales ó lagunas que no hayan sido objeto de un privilegio anterior al presente.

Art. 10. Conforme se vayan concluyendo los tramos del camino, la Empresa fijará la tarifa de precios que deban cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos ó ganados, dando conocimiento al Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

Art. 11. Este privilegio se extenderá al ramal ó ramales que nazcan del camino principal designado en el artículo 1º, pero previa la aprobacion del Gobierno, pudiendo variarse los términos de la concesion segun las circunstancias particulares del caso.

Art. 12. Inmediatamente que el Ministerio de Fomento tenga aviso oficial de haberse comenzado los trabajos sobre el terreno para el ferrocarril, se entregarán á la Empresa todos los materiales del que existia en la antigua casa de moneda, previo un valúo por peritos nombrados por ambas partes, y el valor que resulte lo reconocerá la Empresa pagando el rédito del 5 por 100 anual. Igualmente se entregará á la Empresa, luego que vaya á establecer el ferrocarril, la calzada de piedra que existe desde esta capital hasta la ciudad de Guadalupe, y que ha sido recompuesta últimamente, reconociendo por ella al Supremo Go-

bierno la cantidad de 26,000 pesos con el rédito del 5 por 100 anual, cuyo rédito, lo mismo que el que corresponda al valor de los materiales, que se le entregarán conforme á este artículo, comenzarán á correr desde el dia en que se abra al uso público el camino de fierro hasta dicha ciudad de Guadalupe.

Art. 13. Los fósiles, aguas minerales y demas materias subterráneas explotables que la Empresa descubriere en sus excavaciones, las denunciará y explotará si le conviene, conforme á las reglas prescritas en las Ordenanzas de Minería, y en caso de serle adjudicadas, su explotacion no entorpecerá de ninguna manera la continuacion del camino.

Art. 14. Este privilegio y todo el camino que vaya construyendo la Empresa, con sus ramales, enseres, casas y materiales, serán propiedad perpetua de la Empresa.

Art. 15. En remuneracion de las concesiones hechas por el Supremo Gobierno, la Empresa tendrá la obligacion de trasportar todas las tropas, trenes, pertrechos y municiones del Supremo Gobierno por la mitad del precio de tarifa; y respecto de la conduccion de la correspondencia pública, hará el Supremo Gobierno un contrato particular.

Art. 16. El Supremo Gobierno tendrá además un 15 por 100 de los rendimientos líquidos del camino, deducidos únicamente los gastos de administracion y conservacion, por los primeros 25 años, contados desde el dia que se reuna la cantidad necesaria para hacer el primer dividendo á los accionistas, y un 20 por 100, pasados esos 25 años.

Art. 17. En caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion del presente contrato, dicha duda será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Compañía, y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

Art. 18. Toda disputa que se suscite entre la misma Empresa, sus socios, corresponsales ó contratistas sobre propiedad del privilegio, validez ó pérdida de las acciones, será decidida conforme á las leyes por los tribunales mexicanos.

Art. 19. Este privilegio no podrá ser vendido, enajenado, cedido, hipotecado ni traspasado á otra persona ó asociacion, ya sea mexicana ó extranjera, sin previo consentimiento del Gobierno de la República: esto no impide el que parcialmente puedan venderse, enajenarse, hipotecarse y cederse las acciones con sujecion al artículo 7º

ARTÍCULOS ADICIONALES.

1º Si despues de seis meses de formada la Compañía no han principiado las obras del camino, este privilegio será nulo.

2º Luego que esté formada la Compañía otorgarán ante quien corresponda la fianza competente, á satisfaccion del Ministerio de Fomento, por la cual queden obligados á concluir en el término que entónces se fije, todo el camino, ó al ménos un tramo que no baje de 15 leguas.

3º Todas las autoridades del tránsito del ferrocarril cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de perseguir y castigar severamente, conforme á las leyes, á todo el que de alguna manera causare daño ó robare algunos rieles ú otros útiles del camino, y el Supremo Gobierno, en vista de los casos que estos delitos presenten, decretará las penas que juzgue más á propósito para evitarlos.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 27 de Abril de 1855.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para los efectos correspondientes.

Dios y Libertad. México, Abril 27 de 1855.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

Número 46.

Decreto de 2 de Agosto de 1855

declarando nulo el privilegio concedido á D. Juan Laurie Rickards para la construccion de un ferrocarril de Veracruz al Pacífico, segun los decretos de 31 de Octubre y 28 de Noviembre de 1853, y 16 de Marzo y 26 de Junio de 1854.

S. A. S. el General Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, Gran Cruz de la Orden del Águila Roja de S. M. el Rey de Prusia, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Artículo único. No habiendo tenido efecto el 30 de Junio último la instalacion en Lóndres de la Compañía que debia formarse por D. Juan Laurie Rickards, para la construccion de un ferrocarril desde el puerto de Veracruz á uno de los puntos de la costa de la República en el Océano Pacífico, conforme á los decretos de 31 de Octubre y 28 de Noviembre de 1853, se declara nulo y sin valor alguno el privilegio que se concedió por los mismos decretos y sus relativos de 16 de Marzo y 26 de Junio de 1854.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 2 de Agosto

de 1855.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Agosto 2 de 1855.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

Número 47.

Decreto de 2 de Agosto de 1855

concediendo privilegio á los Sres. Mosso Hermanos para la construccion de un ferrocarril desde el punto de San Juan en el Departamento de Veracruz hasta Acapulco.

S. A. S. el General Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, Benemérito de la Patria, General de Division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida Orden Española de Cárlos III, Gran Cruz de la Orden del Águila Roja de S. M. el Rey de Prusia, y Presidente de la República Mexicana, á todos los que el presente vieren, sabed:

Que en uso de las facultades que la Nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede á los Sres. Mosso Hermanos, de este comercio, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro desde el punto de San Juan en el Departamento de Veracruz, hasta Acapulco ú otro punto de la costa del mar Pacífico. En los tramos del camino á que se refiere esta concesion, y en que sea absolutamente impracticable, á juicio de los ingenieros que al efecto nombre el Supremo Gobierno, el establecimiento del ferrocarril, se formarán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion y de la longitud absolutamente necesaria.

Art. 2º La Empresa podrá tambien aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea, para establecer su sistema de comunica-

cion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos, ó cualquiera otro medio de trasporte que se considere más adecuado. Esta concesion se entiende sin perjuicio de las que para navegacion se hayan concedido con anterioridad á este privilegio, y estén legalmente vigentes y valederas el dia en que la Empresa haga uso de las franquicias que le concede este artículo.

Art. 3º El curso del camino de San Juan á Puebla será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos designe como el más conveniente, siendo el del camino de México á Puebla por los Llanos de Apam, y respecto del de México á Acapulco ú otro punto de la costa del Pacífico, la Empresa procurará que atraviese las ciudades de Querétaro, Guanajuato y Guadalajara, en caso de que las dificultades sean insuperables en el Departamento de Guerrero.

Art. 4º La Empresa tendrá facultad de establecer ramales del mismo camino de fierro en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, presentando previamente en cada caso al Supremo Gobierno el proyecto respectivo para su aprobacion, sin que por esto se entienda privilegiada desde ahora para construir exclusivamente dichos ramales.

Art. 5º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones necesarias para la construccion y explotacion de dicho camino, siendo de propiedad de la nacion, se entregarán á la Empresa libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á particulares ó corporaciones, la Empresa, previa la debida indemnizacion, podrá ocuparlos con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 6º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios para trasportes, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, así como el capital social de la misma Empresa, serán libres de

toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos existentes hoy ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase y denominacion.

Art. 7º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que emplee la Compañía, estarán exentos del servicio militar, así como del pago de capitacion y cargas concejiles por todo el tiempo que permanezcan empleados en la Empresa.

Art. 8º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas, fósiles y demas materias subterráneas explotables, que la Empresa encontrare en las obras y excavaciones que haga en la línea y sus ramales, serán de su plena propiedad con tal que se sujete en todo á las reglas prescritas en las Ordenanzas de minería, y que no se interrumpan por estos nuevos trabajos los de la continuacion del camino, ó haya perjuicio de tercero.

Art. 9º Antes de que se emprendan las obras del camino, ya sea por cuenta de los propietarios del privilegio, ó por la de alguna Compañía que se forme, se levantarán los planos de los tramos ó líneas que deban ponerse en via de construccion, y se someterán á la aprobacion del Supremo Gobierno.

Art. 10. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, la Empresa fijará la tarifa de precios que deban cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

Art. 11. Los propietarios de este privilegio tienen facultad de comenzar, seguir y hacer las obras por su cuenta, hipotecando los tramos que hubieren construido, con tal que no sea á ningun Gobierno extranjero; mas en ningun caso podrán hipotecar esta concesion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno. Igualmente tienen facultad de formar una ó más Compañías en cualquier punto de Europa ó de América, de dividir el capital necesario en acciones al portador de la cantidad que les conviniere, y de hipotecar, ceder ó enajenar estas acciones como lo encontraren más conveniente. Dichas acciones serán un

título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, enajenar, prestar ó hipotecar conforme á las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este privilegio.

Art. 12. El Supremo Gobierno auxiliará los trabajos de la Empresa con los reos condenados á obras públicas, con tal que no estén ocupados en servicio preferente, á juicio de las autoridades, y que la misma Empresa les pague lo que sea justo por su trabajo.

Art. 13. Todos los accionistas mexicanos que, con un certificado de la Direccion de la Empresa, acrediten tener un valor de cuarenta mil pesos introducido en la Compañía, quedan exceptuados de los préstamos forzosos, ya generales, ya locales, así como del servicio militar y cargas concejiles.

Art. 14. Los extranjeros que acreditaren con el mismo documento que tienen introducido en la Empresa un valor de quince mil pesos para arriba, por este mismo hecho, si así les conviniere, pueden ser declarados ciudadanos mexicanos.

Art. 15. Se concede á los Sres. Mosso hermanos un año de plazo para que puedan formar su Compañía ó Compañías donde les conviniere. Seis meses despues de formada dicha Compañía ó Compañías, avisarán el tiempo en que, salvo los casos de fuerza mayor, deberán concluir la via de comunicacion, dividiéndose dicha via en diversos tramos y fijándose el término en que precisamente quedará concluido cada uno de ellos.

Art. 16. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa por cesion ó compra, así como los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que se especificarán en el artículo siguiente, caduque el privilegio general, la Compañía conservará la propiedad de todos sus valores y el privilegio exclusivo en toda la línea de ferrocarril que hubiese construido.

Art. 17. Este privilegio caduca:—1º Por no avisar oficialmente al Supremo Gobierno la formacion de la Compañía ó compañías al año contado desde esta fecha.—2º Por no avisar, á los seis meses de formada dicha Compañía ó compañías, el tiempo en que se debe concluir toda la via de comunicacion, fijando el término en que concluirá cada tramo.—3º Por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo en todo ó en parte á un Gobierno extranjero.—4º Por hipotecar esta concesion á cualquier individuo ó corporacion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno, no embarazando esto la emision y venta de acciones, conforme al art. 11 de este decreto. En el caso de caducidad, la Empresa conservará, como expresa el artículo antecedente, la propiedad y privilegio exclusivo de los tramos que hubiese construido.

Art. 18. La Empresa, en los tramos que construya, tendrá el privilegio de conducir el correo, y esto será objeto de un arreglo particular.

Art. 19. La misma Empresa tendrá la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas preeminencias que los resguardos de las rentas.

Art. 20. En remuneracion de todas las anteriores concesiones, la Empresa dará al Supremo Gobierno el diez por ciento de los rendimientos líquidos de la via ó tramos que se construyan. Igualmente tendrá obligacion la Empresa de trasportar por la mitad de la tarifa, todos los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea pertenecientes al Supremo Gobierno.

Art. 21. En caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente decreto, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Compañía, y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

Art. 22. El Supremo Gobierno de la nacion y los gobiernos de los Departamentos y autoridades locales, impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de

proteccion y auxilios en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 23. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Art. 24. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barreras movibles, que cerradas á tiempo oportuno por el guarda encargado de ellas, intercepten la circulacion, para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta los puentes, túneles y demas obras de arte necesarias á la seguridad y comodidad de los transeuntes.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 2 de Agosto de 1855.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Agosto 2 de 1855.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

Número 48.

Decreto de 1º de Febrero de 1856

estableciendo una Junta Directiva de caminos de fierro que reciba el tramo de Veracruz á San Juan y promueva la construccion de las vias férreas de dicho puerto á México y Acapulco ó San Blas.

El Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República Mexicana se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

EL CIUDADANO IGNACIO COMONFORT, Presidente sustituto de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Para que con la mayor prontitud se haga efectiva la construccion de un camino de fierro de Veracruz á esta capital, via de los Llanos de Apam y Puebla, se establece una Junta Directiva de caminos de fierro, compuesta de los Sres. D. Gregorio Mier y Terán, D. Hermenegildo de Viya y Cosio y D. Pablo Martinez del Rio.

Art. 2º Esta Junta queda facultada ampliamente, para que de acuerdo y conformidad con los poseedores legales de los privilegios concedidos para la construccion de caminos de fierro en la via de Veracruz, México y Acapulco ó San Blas, proceda dentro ó fuera de la República á formar una Compañía que desde luego se ocupe de continuar los caminos comenzados en México y Veracruz.

Art. 3º La Junta Directiva recibirá, previo un valúo hecho por peritos, el tramo de ferrocarril construido de Veracruz á San Juan, con todas las existencias y materiales que tenga, así como los objetos que

se han encargado á Europa; y el valor que resultare, así como el precio en que se adjudicó la calzada de Guadalupe, lo entregarán al Ministerio de Fomento en acciones, bajo los mismos términos y condiciones que las reciba el público.

Art. 4º Con el producto del derecho que se establece por el arancel, llamado de mejoras materiales, el Gobierno asegura el rédito de 6 por 100 anual á los capitales que se inviertan en los materiales y obras necesarias para la construccion, uso y conservacion del camino de fierro, debiendo considerarse hipotecado ese fondo, especial y señaladamente á este objeto, del que no podrá distraerse por motivo alguno, en la parte necesaria para cubrir esta obligacion.

Art. 5º Este rédito lo disfrutarán dichos capitales desde el dia en que vayan invirtiéndose en la compra de materiales y en las obras del camino, hasta que el tramo ó tramos produzcan el 6 por 100.

Art. 6º La obligacion que contrae el Supremo Gobierno por los dos artículos anteriores, se entenderá en cuanto á completar el rédito de 6 por 100 anual en la parte que no basten los productos del mismo camino, de modo que si, por ejemplo, el tramo ó tramos que se construyan produjeren el 2 por 100, el Gobierno solamente dará el 4 por 100, y de esta manera seguirá sucesivamente hasta que el camino produzca aquel rédito.

Art. 7º Las cantidades que entregue el Supremo Gobierno conforme á los tres artículos anteriores, serán cubiertas por la Empresa en acciones, las cuales comenzarán á percibir los dividendos que les correspondan, á la vez que los demas socios.

Art. 8º La Junta Directiva de caminos de fierro dará aviso al Gobierno de la formacion de la Compañía, del monto de su capital y del tramo ó tramos de camino que se proponga construir, y en qué tiempo; en el concepto de que queda en este punto en absoluta libertad para formar por el todo ó por tramos una ó más compañías, con conocimiento y aprobacion del Gobierno.

Art. 9º Tambien será obligacion de la Junta de caminos de fierro, mandar reconocer el camino de México á Acapulco y San Blas, levan-

tar los planos correspondientes, y dedicar una parte del capital á la construccion de la carretera de Mexico á Acapulco, ocurriendo al Ministerio de Fomento para hacer los arreglos convenientes, con el objeto de aumentar las utilidades á los accionistas.

Art. 10. La Junta Directiva recibirá del fondo del Ministerio de Fomento, en cada semestre, las cantidades necesarias para cubrir los réditos de los capitales, segun se establece en los arts. 5º y 6º

Art. 11. Una vez formada la Compañía, los Sres. D. Gregorio Mier y Terán, D. Hermenegildo de Viya y Cosío y D. Pablo Martinez del Rio, no podrán ser removidos sin el consentimiento de la Junta general de accionistas.

Art. 12. La Junta remitirá al Ministerio, cada seis meses, copia de sus cuentas, con los comprobantes de la inversion de sus fondos.

Art. 13. Tanto los capitales que se inviertan en estas obras, como los caminos, los materiales, terrenos y aun el mismo rédito, son propiedad de la Compañía y de cada uno de los interesados en la parte que le corresponda, y no podrán ser privados de ella ni molestados en ningun caso.

Art. 14. Si se suscitare en el curso del tiempo alguna duda ó disputa acerca de este decreto, serán decididas, ó por juicio de árbitros ó por la Corte Suprema de Justicia, sin que los extranjeros que entren en la Compañía puedan, en ningun caso ni con pretexto alguno, hacer uso de sus derechos de extranjería, que renunciarán expresamente.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio nacional de México, á 1º de Febrero de 1856.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á V. E. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, 1º de Febrero de 1856.—*Siliceo.*

Número 49.

Decreto de 24 de Febrero de 1856

concediendo privilegio á D. Francisco Havarez, para la construccion de un ferrocarril de Chilpancingo á Acapulco.

El Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

IGNACIO COMONFORT, Presidente sustituto de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede á D. Francisco Havarez privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro desde Chilpancingo hasta Acapulco ú otro punto de las costas del mar Pacífico, quedando á los ingenieros de la Empresa la facultad de elegir los lugares y los modos más convenientes para el establecimiento del ferrocarril, presentando previamente en cada caso, al Supremo Gobierno, el proyecto respectivo.

Art. 2º La Empresa podrá tambien aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea, para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos, ó cualquiera otro medio de trasporte que se considere más adecuado. Esta concesion, lo mismo que la del artículo anterior, se entiende sin perjuicio de las que para navegacion y construccion de ferrocarril se han hecho con anterioridad á este privilegio, y estén legalmente vigentes y valederas el dia en que la Empresa haga uso de ellas.

Art. 3º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones indispensables para la construccion y explotacion de dicho camino, siendo de propiedad de la nacion, se entregarán á la Empresa, libres de toda retribucion, y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á particulares ó corporaciones, la Empresa, previa la debida indemnizacion, podrá ocuparlos con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios para trasportes, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, así como el capital social de la misma Empresa, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos existentes hoy ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase ó denominacion.

Art. 5º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que emplee la Empresa, estarán exentos del servicio militar, así como del pago de capitacion y cargas concejiles, por todo el tiempo que permanezcan empleados en la Empresa.

Art. 6º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas fósiles y demas materias subterráneas explotables, que la Empresa encontrare en las obras y excavaciones que haga en la línea y sus ramales, serán de su plena propiedad, con tal que se sujete en todo á las reglas prescritas en las Ordenanzas de Minería, y que no se interrumpan por estos nuevos trabajos los de la continuacion del camino, ó haya perjuicio de tercero.

Art. 7º Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, la Empresa fijará la tarifa de precios que deban cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Supremo Gobierno.

Art. 8º El propietario de este privilegio tiene facultad de comenzar, seguir y hacer las obras por su cuenta, hipotecando los tramos que hubiere construido, con tal que no sea por más tiempo que el de su privilegio ó infringiendo sus condiciones de concesion. Igualmente tiene facultad de formar una ó más compañías en cualquier punto de Europa ó de América, de dividir el capital necesario en acciones al portador, de la cantidad que le conviniere, y de hipotecar, ceder ó enajenar estas acciones como lo encontrare más conveniente. Dichas acciones serán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, enajenar, prestar ó hipotecar conforme á las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este privilegio.

Art. 9º Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa por cesion ó compra, así como los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que se especificarán en el artículo 18, caduque el privilegio general, la Compañía conservará la propiedad de todos sus valores y el privilegio exclusivo en toda la línea de ferrocarriles que hubiere construido. El privilegio durará noventa y nueve años, contados desde la fecha de la completa construccion de la obra. Pasado este tiempo, la Empresa entregará el ferrocarril al Supremo Gobierno.

Art. 10. La Empresa, en los tramos que construya, tendrá el privilegio de conducir el correo, y esto será objeto de un arreglo particular.

Art. 11. La misma Empresa tendrá facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas preeminencias que los resguardos de las rentas.

Art. 12. En remuneracion de todas las anteriores concesiones, la Empresa dará al Supremo Gobierno la mitad de los productos líquidos anuales, despues de deducidos todos los gastos, incluyendo en estos un quince por ciento computado sobre los capitales invertidos en la empresa. Igualmente tendrá obligacion la Empresa de trasportar, por la

mitad de la tarifa, todos los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea, pertenecientes al Supremo Gobierno.

Art. 13. En caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion é interpretacion del presente decreto, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Empresa, y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

Art. 14. El Supremo Gobierno de la nacion y los gobiernos de los Estados y autoridades locales, impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilios en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 15. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Art. 16. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barreras movibles, que cerradas á tiempo oportuno por el guarda encargado de ellas, intercepten la circulacion, para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta los puentes, túneles y demas obras de arte necesarias á la seguridad y comodidad de los transeuntes.

Art. 17. Se concede al Sr. Havarez un año de plazo para que pueda formar su Compañía ó compañías donde le conviniere. Seis meses despues de formada dicha Compañía ó compañías, avisará el tiempo en que, salvo los casos de fuerza mayor, deberá concluir la via de comunicacion, dividiendo dicha via en diversos tramos, si le conviniere, y fijando el término en que precisamente quedará concluido cada uno de ellos.

Art. 18. Este privilegio caduca: 1º por no avisar oficialmente al

Supremo Gobierno la formacion de la Compañía ó compañías al año contado desde esta fecha, y 2º por no avisar, á los seis meses de formada dicha Compañía ó compañías, el tiempo en que se debe concluir toda la via de comunicacion, fijando el término en que concluirá cada tramo.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio nacional de México, á 24 de Febrero de 1856.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, 24 de Febrero de 1856.—*Siliceo.*

tinado al camino, remitiendo los planos y proyectos al Ministerio de Fomento para conocimiento del Supremo Gobierno; y en seguida comenzarán los trabajos sobre el terreno para el ferrocarril, no pudiendo éste dejar de ejecutarse sino en los tramos que resultaren absolutamente impracticables, y ser por lo mismo preciso unir estos tramos con otros de camino carretero de buena construccion.

Art. 8º En el curso de este camino podrá aprovechar la Empresa, para sólo el tránsito, los rios, canales ó lagunas que no hayan sido objeto de un privilegio anterior.

Art. 9º Conforme se vayan concluyendo los tramos del camino, la Empresa fijará la tarifa de precios que deban cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos ó ganados, dando conocimiento al Supremo Gobierno para su publicacion.

Art. 10. Este privilegio se extenderá al ramal ó ramales que nazcan del camino principal, previa la aprobacion del Supremo Gobierno, pudiendo variarse los términos de la concesion segun las circunstancias particulares del caso.

Art. 11. Los fósiles, aguas minerales y demas materias subterráneas explotables que la Empresa descubriere en sus excavaciones, las denunciará y explotará, si le conviene, conforme á las reglas prescritas en las Ordenanzas de Minería; y en caso de serle adjudicadas, su explotacion no entorpecerá de ninguna manera la continuacion del camino.

Art. 12. Este privilegio y todo el camino que haya construido la Empresa, con sus ramales, enseres, casas y materiales, serán propiedad perpetua de la misma Empresa; mas ésta tendrá obligacion de trasportar las tropas, trenes, pertrechos y municiones que sean de la nacion, así como la correspondencia pública, por la mitad del precio de tarifa, y de entregar al Supremo Gobierno un diez por 100 de los rendimientos líquidos del camino, deducidos únicamente los gastos de administracion por veinticinco años contados desde el dia que empiecen á distribuirse sus productos, y un quince por 100 pasados los veinticinco años.

Art. 13. En caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion del presente contrato, será decidida por árbitros arbitrado-

res y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Compañía; y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya decision será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

Art. 14. Toda disputa que se suscite entre la misma Empresa, sus socios, corresponsales ó contratistas, sobre propiedad del privilegio, será decidida conforme á las leyes por los tribunales mexicanos.

Art. 15. Todas las autoridades del tránsito del ferrocarril, cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de perseguir y castigar severamente, conforme á las leyes, á todo el que de alguna manera causare daño ó robare algunos rieles ú otros útiles del camino; y el Supremo Gobierno, en vista de los casos que presenten estos delitos, decretará ó iniciará ante quien corresponda, las penas que juzgue más á propósito para evitarlos.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 15 de Mayo de 1856.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, 15 de Mayo de 1856.—*Siliceo.*

Número 51.

Decreto de 2 de Agosto de 1856

concediendo privilegio á D. Alberto C. Ramsey para construir un ferrocarril de Anton Lizardo á Acapulco.

El Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

EL C. IGNACIO COMONFORT, Presidente sustituto de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede privilegio á D. Alberto C. Ramsey para construir un camino de fierro, desde el punto de Anton Lizardo, en el Golfo de México, hasta el puerto de Acapulco, en el Océano Pacífico, por la via más recta que permita la topografia del suelo. Se le concede tambien el construir ramales del mismo camino de fierro, caminos carreteros y toda clase de vias que sirvan para fomentar las comunicaciones en el país; siendo obligatoria para la Empresa la construccion de un ramal que saliendo de cualesquiera punto del ferrocarril, termine en la ciudad de Puebla.

Art. 2º Para gozar de este privilegio, se autoriza á D. Alberto C. Ramsey para formar una sociedad anónima hajo el nombre de «Compañía Mexicana de ferrocarriles.»

Art. 3º La Compañía de que habla el artículo anterior quedará formada dentro de doce meses, contados dia á dia, desde la fecha de este decreto. Dentro del mismo término de los doce meses los empresarios darán aviso al Supremo Gobierno de estar formada la Compañía, pues

si ésta no queda formada en el plazo indicado, ó no se da el aviso prevenido, por el mismo hecho queda nulo y de ningun valor este privilegio.

Art. 4º La Compañía tendrá el carácter exclusivo de mexicana, y los derechos y exenciones que por este decreto se le conceden, ni todos ni cada uno podrán ser traspasados, hipotecados, ni empeñados, ni cedidos á ningun Gobierno extranjero, ni á corporacion ni á persona que gocen de proteccion extranjera. Por intentarlo solamente queda de hecho nulo este privilegio; y es tambien nulo en todos y cada uno de los casos en que se recurra á fuerza ó á intervencion extranjera.

Art. 5º La Compañía puede dividir y subdividir su capital en el número de acciones que juzgue oportuno, y de estas acciones puede disponer libremente, como de propiedad particular, trasfiriendo á las personas y corporaciones no exceptuadas, el dominio absoluto de ellas, conforme á las leyes y á los reglamentos que se formen. La Compañía puede tambien formar reglamentos para el manejo de sus negocios y de todo lo que le pertenezca, y para la construccion y conservacion de sus obras: los reglamentos relativos al uso del camino serán previamente aprobados por el Supremo Gobierno.

Art. 6º Con objeto de que la Compañía obre expeditamente en sus negocios, queda con todos los derechos, poderes y privilegios de que gozan los ciudadanos de la República para manejar y dirigir toda clase de asuntos, y con los mismos recursos y acciones podrán ejercitarse contra la Compañía, en su calidad de corporacion, y no de otra manera, y del mismo modo que contra un particular.

Art. 7º La Compañía establecerá su oficina principal en la ciudad de México, pudiendo establecer otras subalternas donde mejor le pareciere.

Art. 8º La Compañía gozará del dominio exclusivo de sus caminos y de sus pertenencias, y puede fijar y modificar las tarifas de cuotas para el trasporte de los pasajeros, de las mercancías y de los efectos de toda clase, como igualmente los precios por detencion y almacenaje en sus depósitos, edificios y establecimientos de toda clase, pero siempre

recabando la aprobacion del Supremo Gobierno, respecto de almacenaje y depósitos.

Art. 9º Se conceden en propiedad á la Compañía los terrenos pertenecientes á la nacion, que pueda necesitar para los caminos, y los materiales para la construccion de los mismos caminos, de las oficinas, cercas, hoteles, muelles y almacenes. Si ocupare los bienes de los particulares por causa de utilidad pública, podrá hacerlo arreglándose á las leyes vigentes.

Art. 10. Todos los carros, carruajes, instrumentos, utensilios, máquinas, locomotores, trenes y sus anexos para el trasporte, arneses y arreos para bestias de carga, fierro, carbon y los demas materiales para la construccion y conservacion del camino y de sus ramales, quedan exentos de todo derecho de internacion ó consumo y de cualquiera otra denominacion.

Art. 11. Los buques de vapor y de vela que lleguen á los puertos de la República, con cargamento destinado exclusivamente para el tránsito por el camino de fierro y no para venderse ó consumirse en el país, ó con carbon, útiles, herramientas, máquinas ú otros objetos que directamente sean necesarios para la construccion, conservacion y uso del camino de fierro, estarán exentos del derecho de toneladas, y de todo otro derecho de puerto, tanto á la entrada como á la salida; y cuando dichos buques traigan parte del cargamento en efectos de la Compañía ó de tránsito, y la otra parte para venderse ó consumirse en el país, sólo pagarán proporcionalmente los derechos de tonelada y otros que correspondan á aquella parte del cargamento que deba consumirse y venderse.

Art. 12. Todos los buques de vapor y de vela pertenecientes á la Compañía, cuando traigan cargamento para venderse ó consumirse en el país, pagarán los derechos en la manera establecida por las leyes.

Art. 13. Todos los buques de vapor y de vela de la Compañía tendrán tambien derecho para entrar y descargar en dichos puertos, y para cargar y salir en cualquiera dia del año, excepto sólo el domingo, en cuyo dia el Gobierno dará ó no su permiso, segun lo tenga por conveniente.

Art. 14. Las manufacturas, efectos, mercancías, productos ó materiales de cualquiera especie, que se depositen en los almacenes y edificios de la Compañía, no pagarán derechos de aduana ni contribuciones ó impuestos generales ni locales de ninguna clase, sino sólo en el caso de consumirse y venderse en el país, en lo que se hallarán sujetos á las leyes vigentes.

Art. 15. Los fletes que se cobren y la carga que se conduzca, estarán exentos de todo derecho ó impuesto sobre caminos, que aumente los derechos de trasporte.

Art. 16. Las balijas de correspondencia, los efectos, mercancías, manufacturas y artículos de agricultura, y todos los objetos, cualesquiera que sean, destinados únicamente para el trasporte de mar á mar, y que no vengan con el objeto de venderse ó consumirse en el país, entrarán y saldrán libres de inspeccion, derechos y detencion por parte del Gobierno, y estarán exentos de todo impuesto de tránsito de cualquiera denominacion que sea, prestando para ello cabal proteccion. Los cargamentos y artículos destinados para el tránsito, serán declarados como tales en el puerto de su llegada, en donde un empleado del Gobierno, nombrado al efecto, sin abrir ni examinar ningun bulto, y sin causar demora, los sellará y marcará, ya sea á bordo de los buques que los conduzcan, ó en los almacenes de depósito de la Compañía, con un sello ó estampilla que se destinará á este objeto, y ningun bulto ó artículo marcado de esta manera, será por ningun motivo detenido, parado ó sujeto á derecho ó gasto de ninguna clase en su tránsito ó exportacion. En tiempo de guerra, el Supremo Gobierno prevendrá cuáles son los artículos que no deben ser trasportados por el camino; y cuando tenga sospecha de que se infringen sus órdenes, podrá mandar practicar los reconocimientos que tenga por conveniente, é imponer una pena á la Compañía si resulta que la sospecha se convierte en realidad.

El equipaje personal de los viajeros estará exento del sello, pero podrá sujetarse á exámen.— Todos los cargamentos y artículos referidos, excepto los equipajes personales, destinados para el tránsito de mar á mar, serán conducidos en carros señalados especialmente para este

fin, bajo la vigilancia de uno ó más empleados de la aduana que el Gobierno determine.

Los artículos tales como carbon, coral, concha, palo de tinte, mineral de fierro ó de cobre y cualquiera otro que no vaya en tercios ó sacos destinados para el tránsito de mar á mar, no serán sellados ni puestos en carros especiales, á ménos que el Gobierno así lo exija.

Art. 17. El Supremo Gobierno de la República fijará, oyendo á la Compañía, las formalidades que deben observarse en la descarga de mercancías y efectos en uno y otro extremo del expresado ferrocarril, con el fin y objeto de impedir que las mercancías y efectos destinados á ser trasportados de un extremo al otro del camino, se dejen en puntos intermedios, ó que fraudulentamente se introduzcan para su consumo en el país. Estas formalidades se establecerán de manera que impidan todo fraude, sin dilatar ni embarazar el rápido despacho y tránsito de mercancías, equipajes y pasajeros; y si el Supremo Gobierno lo estimare necesario, cada tren de carros que conduzca mercancías ó equipajes destinados al simple trasporte, irá acompañado de un oficial de aduana, encargado de dichos efectos, los cuales irán conducidos en carros cerrados bajo llaves que sólo tendrá el Gobierno ó sus empleados. El pago de los sueldos de los empleados será por cuenta del mismo Supremo Gobierno, así como el trasporte de ellos por la de la Compañía. Lo dispuesto en esta cláusula no se entiende aplicable á los efectos destinados para el interior de la República, los cuales podrán dejarse en los puntos de tránsito á que estén destinados, y el Supremo Gobierno tomará las providencias convenientes para evitar todo fraude respecto de ellos, sin que las providencias que se tomen puedan impedir el puntual y rápido tránsito de los trenes.

Art. 18. Los empleados por la Compañía con cualquier carácter que sea, estarán exentos de todo servicio militar durante el tiempo de sus contratas ó miéntras duren en sus destinos; excepto en los casos de invasion del país por un enemigo extranjero, y del servicio de policía.

Art. 19. Para arreglar cualquiera dificultad ó desacuerdo que se suscite entre el Gobierno Supremo de la República Mexicana y la Com-

pañía, acerca de la interpretacion ó ejecucion de este privilegio, se nombrarán dos árbitros tan pronto como se haya formado la Compañía, uno por el Supremo Gobierno y el otro por la Compañía, para decidir todas las dificultades ó desacuerdos que se susciten, y al mismo tiempo los dos árbitros nombrarán un tercero, quien sólo decidirá en caso de desavenencia de los dos primeros, y toda decision ó fallo de los dos árbitros ó del tercero, en caso de desacuerdo, será final y concluyente entre las partes.

Art. 20. No se permitirá por el Supremo Gobierno ni por la Compañía, que la intervencion de ningun Ministro ni Gobierno extranjero, ni de ningun funcionario de cualquiera clase que sea, varie, modifique, ni de modo alguno intervenga en la decision de dichos árbitros, ni en la del tercero, por los mismos árbitros electo; en el concepto de que por el mismo hecho de pretender la intervencion ó proteccion de un Gobierno extranjero en cualquiera reclamacion, duda, cuestion ó dificultad que se ofrezca, el contrato será nulo y no producirá efecto alguno, respectivamente al que lo pretenda, ya sea la Compañía, ó algun individuo particular.

Art. 21. El Gobierno concede por este privilegio á dicha Compañía, con el fin de ayudarla en la construccion del camino de fierro del Golfo de México á Acapulco, todos los beneficios de los arts. 4º, 5º, 6º y 7º del decreto de 1º de Febrero de 1856, que establece la Junta Directiva de Caminos de Fierro, y el Gobierno asegura el rédito de 6 por 100 anual á los capitales que se inviertan en los materiales y obras necesarias para la construccion, uso y conservacion de dicho camino de fierro, bajo los mismos términos que se expresa en dichos artículos del citado decreto.

Art. 22. Un año despues de formada la Compañía, contados desde la fecha en que se dé aviso al Supremo Gobierno, se comenzarán las obras en el camino, y los reconocimientos para fijar el derrotero final, so pena de que por la falta de cualquiera de estos requisitos queda de hecho nulo este privilegio.

Art. 23. Tres años despues de haber comenzado los reconocimientos, la Compañía presentará al Ministerio de Fomento los planos del

camino, con todos los pormenores que den cabal idea de la obra, bajo la pena tambien de quedar por esta falta nulo este privilegio.

Art. 24. La libertad de introducir, sin pagar derechos, los útiles y demas objetos que se mencionan para la construccion del ferrocarril, no comenzará á tener efecto sino hasta el dia en que se den las órdenes correspondientes, á consecuencia de que la Compañía dé aviso del tiempo en que va á comenzar las obras. Si suspende éstas por cien dias sin causa suficiente, ó no continúa los trabajos despues de concluido cierto tramo, los materiales y objetos introducidos quedan hipotecados para el pago de los derechos, que deberán satisfacer conforme á las leyes vigentes.

Art. 25. El Supremo Gobierno por el término de este privilegio, no puede conceder otro para camino de fierro que principie en Anton Lizardo y concluya en Acapulco ó que vaya del uno al otro mar, sin la precisa condicion de que el derrotero del nuevo camino pase á veinte leguas del que se fije por la Compañía.

Art. 26. El Supremo Gobierno tiene derecho para hacer conducir por el ferrocarril sus tropas con sus equipajes, trenes, artillería y municiones, por la mitad de la cuota que señale la tarifa á los viajeros de menor paga; pero la tropa, etc., se sujetarán en lo económico á los reglamentos establecidos por la Compañía para los pasajeros y efectos.

Art. 27. La correspondencia general del correo se conducirá tambien por el ferrocarril, por la mitad de la cuota señalada á la correspondencia foránea, y los empleados que estén encargados de ella, serán conducidos gratis.

Art. 28. El Supremo Gobierno expedirá los reglamentos y las leyes necesarias para precaver los accidentes contra la vida y la propiedad de los ciudadanos, y castigar á aquellos que maliciosamente hagan algun perjuicio á las personas, vidas y propiedades de cualquiera que viaje ó esté empleado en los trenes y en el camino.

Art. 29. Las concesiones y privilegios que se hacen á la Compañía, se entienden sin que menoscaben ni perjudiquen en nada los derechos que se otorgaron á los poseedores y accionistas del privilegio concedido en 2 de Agosto de 1855.

Art. 30 Las concesiones que se hacen en este privilegio para la introduccion de materiales y otros objetos libres de derechos, para el uso de la Compañía en la construccion, conservacion y uso del camino, durarán por el término de diez años, contados dia á dia desde la fecha en que se haga el primer viaje desde el uno hasta el otro extremo de la línea. Pasado ese plazo, el Supremo Gobierno podrá ó no otorgar las mismas ó diferentes concesiones, por el tiempo que le convenga.

Art. 31. El Supremo Gobierno no pondrá derecho de ninguna clase á las mercancías destinadas á sólo el tránsito del uno al otro mar, miéntras sean libres en los demas ferrocarriles de la misma clase en el Continente americano; si se establece algun derecho en uno de ellos, el Gobierno de México protegerá el suyo asignando cuotas menores.

Art. 32. El Sr. Ramsey se compromete á otorgar dentro de ocho meses una fianza á satisfaccion del Ministerio de Fomento, por la que estará obligado á pagar cincuenta mil pesos en cualquiera de los casos en que esta concesion deba caducar; en la inteligencia de que, si trascurridos los ocho meses, aquella garantía no se hubiere otorgado, sólo por el lapso del término se tendrá por nulo y de ningun valor este privilegio.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 2 de Agosto de 1856. — *Ignacio Comonfort.* — Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Agosto 2 de 1856. — *Siliceo.*

Número 52.

Decreto de 13 de Agosto de 1856

autorizando á D. José Luis Hammeken para construir un ferrocarril de la Plaza de Armas de México á Tacubaya.

El Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente sustituto de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se autoriza á D. Jorge Luis Hammeken para que construya un camino de fierro, desde la Plaza de Armas de esta capital hasta el punto que le convenga en la Villa de Tacubaya.

Art. 2º Para la construccion del expresado camino de fierro, se autoriza igualmente al Sr. Hammeken para que use de las vias públicas y los terrenos de propiedad nacional que necesite para el efecto: caso de que use de la calzada nueva, se le impone la obligacion de reparar la antigua y conservarla en buen estado. Podrá tambien el Sr. Hammeken usar de la calzada que el Exmo. Ayuntamiento de esta capital cedió al Sr. Conde de la Cortina.

Art. 3º El Sr. Hammeken comenzará los trabajos del camino dentro de seis meses contados dia á dia desde la fecha de este privilegio, so pena de quedar por sólo este hecho, del tono nula la concesion.

Art. 4º Dentro de dos años contados dia á dia desde la fecha de este privilegio, estará concluido este camino del uno al otro extremo demarcados en el art. 1º, bajo la pena de quedar nulo el privilegio aun cuando

sea una distancia mínima la que falte por hacer. No se contará en este plazo ó término, el tiempo que permanezcan suspendidos los trabajos de construccion por causa de revolucion, ó por cualquiera otro motivo independiente de la voluntad del Sr. Hammeken.

Art. 5º Se exceptúan del pago de derechos de introduccion y circulacion, las máquinas, carriles y demas efectos necesarios para la construccion y conservacion del camino, durando esta concesion desde la fecha de este privilegio hasta que se cumplan diez y ocho meses. Podrá tambien el Sr. Hammeken exportar, libre de todo derecho, hasta la cantidad de cien mil pesos, destinados á la compra de los útiles ántes expresados.

Art. 6º El ferrocarril, los carruajes y toda clase de propiedad correspondiente al camino, quedan exentos por el término de quince años, contados desde el dia en que se ejecute el primer viaje, de todo género de contribuciones é impuestos.

Art. 7º El Sr. Hammeken podrá dividir su capital en el número de acciones que le parezca conveniente, y las venderá, hipotecará ó dispondrá de ellas como juzgue oportuno: las acciones se tendrán como propiedad personal para enajenarlas ó trasferirlas.

Art. 8º El Sr. Hammeken gozará la facultad de fijar y modificar los aranceles ó cuotas para el trasporte de los pasajeros y efectos de toda clase.

Art. 9º Si el Sr. Hammeken, para la construccion del camino, necesita ocupar los terrenos de propiedad particular, podrá verificarlo en los términos prevenidos en las leyes vigentes.

Art. 10. Dentro de un mes, contado desde la fecha de este privilegio, el Sr. Hammeken dará fianza á satisfaccion del Ministerio de Fomento por la cantidad de quince mil pesos; esta suma la perderá el Sr. Hammeken en favor de este Ministerio, siempre que no comience las obras en el plazo marcado en el art. 3º, ó no concluya el camino en los dos años marcados en el art. 4º

Art. 11. La Empresa á la cual se concede este privilegio, ya esté representada por sólo el Sr. Hammeken, ya por una Compañía ó por cual-

quier número de individuos, se considerará en todo caso sujeta á las leyes de la República, sin poder en caso alguno ocurrir á proteccion ni intervencion extranjera.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 13 de Agosto de 1856.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Agosto 13 de 1856.—*Siliceo.*

Número 53.

Orden de 19 de Setiembre de 1856.

El veinte por ciento de mejoras materiales destinado para la construccion de caminos de fierro, se entregará al Supremo Gobierno.

Ministerio de Gobernacion.—Exmo. Sr.—Con esta fecha digo al Exmo. Sr. Ministro de Hacienda lo siguiente: Acompaño á V. E. original el oficio núm. 22, fecha 25 de Agosto próximo pasado, que el Administrador de la Aduana marítima de San Juan Bautista dirige á esta Secretaría, con las cuatro copias que instruyen de las comunicaciones habidas entre las autoridades superiores del Departamento de Tabasco y expresado Administrador, que han tenido por objeto obligar á éste á entregar á dichas autoridades el fondo de veinte por ciento de mejoras materiales, perteneciente por la ley á este Ministerio.

V. E. comprenderá que con esos avances continuos de las autoridades locales sobre el terreno de la autoridad suprema, no hay gobierno posible, no puede haber órden, no pueden tener resultado las medidas que dicte el Supremo Gobierno de la República en la extrema órbita encomendada á su cuidado, si los gobernantes subalternos pueden á su arbitrio, y con impunidad, poner obstáculos en su camino, enervar sus providencias, y despreciar con disimulada desobediencia sus órdenes bajo el trillado pretexto de que han consultado ya al Supremo Gobierno sobre la inconveniencia, ó sea dificultad de darles cumplimiento.

Para evitarlo, pues, en la parte que toca á este Ministerio de mi cargo, espero que V. E., dando cuenta con todo al Exmo. Sr. Presidente, recabe su acuerdo supremo, dirigido á prevenir á los Exmos. Sres. Go-

bernador y Comandante general de Tabasco, que se abstengan de dictar órdenes á los empleados del Gobierno general en aquel Departamento, que contrarien en lo más leve las leyes, órdenes, reglamentos y disposiciones á que deben estar sujetos por las bases primordiales de la institucion de las oficinas en que sirven, que todas dependen del Gobierno Supremo de la nacion; y que ántes bien, tengan entendido que están obligados á impartirles el apoyo que necesitan para cumplir sin dificultad de ninguna especie los mandatos que reciban de los Ministerios respectivos.

V. E. tendrá á bien comunicarme cuándo se hayan dado dichas órdenes á las autoridades de Tabasco, para gobierno de esta Secretaría, particularmente para que dejen al Administrador de la Aduana marítima expedito el uso que debe hacer de las libranzas de veinte por ciento de mejoras materiales, conforme á la circular número 101 de que hace mérito el Jefe de la Seccion en su informe que se acompaña, y al verificarlo se servirá V. E. devolverme el oficio y copias de que he hecho mencion y que con el presente remito.

Lo que de suprema órden tengo el honor de trascribir á V. E., con el fin de que se sirva dictar las suyas á los señores gobernadores y demas autoridades dependientes de ese Ministerio de su digno cargo, por que en todo evento acaten y cumplan las órdenes supremas que se les comuniquen, y que aquellas que por las Secretarías de Estado se dirijan á los empleados del Gobierno general, les presten el apoyo de las autoridades que ejercen para que puedan tener su debido cumplimiento sin ninguna especie de obstáculo.

Espero que V. S. se servirá acusarme recibo de la presente comunicacion.

Y lo traslado á V. E. con los fines que se expresan.

Dios y Libertad. México, Setiembre 19 de 1856.—*Lafragua.*

Número 54.

Proyecto de 1º de Abril de 1857

para construir un ferrocarril de México á Puebla y continuar el de Veracruz á San Juan.

IGNACIO COMONFORT, Presidente sustituto de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se amortizará en la Tesorería General de la Nacion la suma de cinco millones de pesos de bonos del 3 y 5 por ciento del fondo comun: bonos del 26 por ciento ó del cobre: bonos de las Convenciones ó deuda inglesa, ú órdenes de la deuda flotante, expedidos desde 1º del año hasta la fecha, sobre las aduanas marítimas.

Art. 2º Amortizada esta suma por el comisionado ó comisionados de los tenedores de bonos que quieran participar de esta operacion, se emitirán en Lóndres los mismos cinco millones de pesos con el nombre de «Mexican railwad stok.»

Art. 3º Esta emision distinta y que en nada tendrá que mezclarse con la deuda antigua, contraida por México en Lóndres, se hará por la casa que designe el comisionado ó comisionados; y estos bonos, que no podrán exceder de esta suma, serán visados por el agente financiero de la República en Lóndres, y ganarán el rédito de 5 por ciento anual, que comenzará á contarse desde el dia en que la casa comisionada del agente financiero avise al público de Lóndres haberse comenzado la emision.

Art. 4º Al referido rédito de 5 por ciento anual se satisfará el derecho

de mejoras materiales designado en la Ordenanza general de Aduanas, y que pertenece al Ministerio de Fomento, aplicable en una parte, segun la partida del presupuesto, á pagar los réditos y capitales destinados á caminos de fierro.

Art. 5º El pago de réditos se hará en Lóndres por semestres adelantados, por la misma casa que emita los bonos; percibiendo aquí los interesados de las Aduanas la cantidad necesaria, con todas las seguridades y puntualidad debidas y en los términos que se acuerde con el Gobierno, siendo de cuenta de éste los gastos de embarque, seguros y demas.

Art. 6º Todos los tenedores de los bonos que se amorticen en la Tesorería y que en cambio los reciban en Lóndres, segun expresa el art. 2º, quedan obligados á construir un camino de fierro de México á Puebla y á continuar el de Veracruz á San Juan, hasta sacarlo fuera de la zona de la tierra caliente, obrando de acuerdo con los tenedores de los privilegios que para estas obras se han concedido por el Gobierno.

Art. 7º El tramo de México á los Llanos de Apam, en una extension de doce á diez y seis leguas, salvo los casos de fuerza mayor, quedará concluido, lo más tarde, en dos años, y en otros dos el tramo completo hasta tocar en la ciudad de Puebla. Dentro de ese período estará tambien concluido el tramo comenzando en Veracruz, hasta estar fuera de la zona de la tierra caliente.

Art. 8º En el momento que se comience la amortizacion de bonos en la Tesorería General, se formará tambien por los interesados una junta directiva del camino de fierro; se formará la Compañía; se emitirán al público las acciones necesarias, y se continuarán las obras comenzadas, tanto por el rumbo de Veracruz como en esta capital.

Art. 9º Formada la Compañía, recibirá, por valúo de peritos, el tramo del camino de Veracruz á San Juan; los trenes, materiales, herramienta y cuanto legalmente le corresponda. El valor que resulte lo recibirá el Gobierno, de la Compañía, en acciones, al mismo precio y en os mismos términos que las reciba el público. El Gobierno, además, en compensacion de las concesiones que hace y que hará á la Compa-

ñía, para que se lleve á efecto la obra más interesante de México, recibirá un valor en acciones del camino, que no baje de doscientos mil pesos, además del valor que representen sus existencias con arreglo al artículo anterior.

Art. 10. Todos los mexicanos que quieran contribuir á esta obra y participar de sus ventajas y utilidades, pueden ocurrir á la Tesorería General con sus bonos para su amortizacion; pero deberán ponerse previamente de acuerdo con el comisionado ó Junta que se haga cargo de este negocio, para convenir las exhibiciones en numerario que deban hacerse, y otorgar la parte de responsabilidad que les corresponda.

Art. 11. Los accionistas del camino de fierro serán dueños absolutos y propietarios del referido camino de fierro y de todas sus pertenencias, edificios, terrenos y material, y gozarán además de todo lo que expresan los privilegios respectivos, y á los cuales se arreglará la Compañía en todo lo que no se oponga al presente decreto.

Art. 12. La Compañía otorgará á la Tesorería la fianza respectiva ántes de hacerse la emision en Lóndres, y dará las amplias seguridades que se le exijan por el Ministerio de Fomento, en cuanto á los términos de la construccion, cantidad de máquinas, coches, precios de pasaje, fletes y demas pormenores necesarios.

México, Abril 1º de 1857.—*M. Payno.*

Número 55.

Decreto de 1º de Junio de 1857

mandando formar una Compañía con el objeto de hacer un ferrocarril en el Bajío de Guanajuato, que úna la capital de este Estado con Querétaro y con el pueblo de la Piedad.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Con el objeto de hacer un camino de fierro en el Bajío del Estado de Guanajuato, que una la capital con Querétaro por un lado, y con el pueblo de la Piedad por el otro, se formará una Compañía con capital de tres millones de pesos, dividido en trescientas mil acciones de á diez pesos cada una.

Art. 2º La Compañía tendrá el carácter exclusivo de mexicana, y los derechos y exenciones que por este decreto se le conceden, todos ni cada uno podrán ser traspasados, hipotecados ni empeñados, ni cedidos á ningun gobierno extranjero, ni á corporacion, ni á persona que goce de proteccion extranjera. Por intentarlo solamente queda de hecho nulo este privilegio, y es tambien nulo en todos y en cada uno de los casos en que se recurra á fuerza ó á intervencion extranjera.

Art. 3º Se concede á la Compañía propiedad perpetua del ferrocarril, y privilegio exclusivo en el tramo que construya, por el término de treinta años.

Art. 4º A lo más dentro de un año, contado desde la fecha de la expedicion de este decreto, la Compañía, representada por la junta á que se refiere el art. 14, tendrá obligacion de presentar al Ministerio de Fomento los planos del camino y demas pormenores que den perfecta idea de la obra, y desde luego se pondrá en ejecucion.

Art. 5º El Ministerio de Fomento auxiliará la obra con los fondos líquidos que recauda en el Estado, en compensacion de los cuales se le expedirán por la Compañía títulos de acciones como socio.

Art. 6º El Gobierno del Estado cooperará por su parte, poniendo á disposicion de la Compañía un presidio lo ménos de doscientos hombres, escoltados y mantenidos por cuenta del Estado.

Art. 7º La Compañía tiene la facultad de ocupar para su via los terrenos de propiedad pública ó particular que necesite, pagando á los propietarios su legítimo valor en los términos señalados por la ley para los casos de expropiacion por utilidad pública.

Art. 8º Todos los carros, carruajes, instrumentos, utensilios, máquinas, locomotoras, trenes y sus anexos para el trasporte, arneses y arreos para bestias de carga, fierro, carbon y los demas materiales para la construccion y conservacion del camino, quedan exentos de todo derecho de internacion ó consumo, y de cualquiera otra denominacion.

Art. 9º La libertad de introducir sin pagar derechos, los útiles y demas objetos que se mencionan para la construccion del ferrocarril, no comenzará á tener efecto sino hasta el dia en que se den las órdenes correspondientes, á consecuencia de que la Compañía dé aviso del tiempo en que va á comenzar las obras. Si suspende éstas por cien dias sin causa suficiente, ó no continúa los trabajos despues de concluido cierto tramo, los materiales y objetos introducidos quedan hipotecados para el pago de los derechos, que deberá satisfacer conforme á las leyes vigentes.

Art. 10. Las concesiones que se hacen en este privilegio, para la introduccion de materiales y otros objetos libres de derechos, para el uso de la Compañía, en la construccion, conservacion y uso del camino, durarán por el término de diez años, contados dia á dia desde la fecha en que se haga el primer viaje desde el uno hasta el otro extremo de la lí-

nea. Pasado este plazo, el Supremo Gobierno podrá ó no otorgar las mismas ó diferentes concesiones, por el tiempo que le convenga.

Art. 11. El Supremo Gobierno tiene derecho para hacer conducir por el ferrocarril sus tropas con sus equipajes, trenes, artillería y municiones, por la mitad de la cuota que señale la tarifa á los viajeros de menor paga; pero la tropa, etc,. se sujetará en lo económico á los reglamentos establecidos por la Compañía para los pasajeros y efectos.

Art. 12. Para que una obra de tan benéficos resultados no se entorpezca, se dedican á ella, además de los fondos del Ministerio de Fomento mencionados, las contribuciones siguientes que el Estado se impondrá.

Primero. Un cinco por ciento de aumento de los derechos aduanales, que se cobrarán á todos los efectos extranjeros ó nacionales que se consuman en el Estado.

Segundo. Un medio por ciento sobre el valor de oro y plata.

Tercero. Uno al millar anual del valor de las fincas rústicas y urbanas del Estado.

Art. 13. Los causantes de estos derechos recibirán en compensacion acciones de la Compañía sobre el ferrocarril, por cantidades iguales á las que pagaren.

Art. 14. Para manejar los fondos y disponer todo lo que convenga, habrá una Junta Directiva compuesta de cinco individuos, que serán electos en junta general de accionistas, siendo presidente el primer electo.

Art. 15. Por esta sola vez la Junta será nombrada por el Exmo. Sr. Gobernador y presidida por S. E., formando parte de ella el agente del Ministerio de Fomento.

Art. 16. Son atribuciones de la Junta:

Primera. Nombrar ingenieros que dirijan la obra y disponer todo lo conducente á ella.

Segunda. Nombrar un tesorero que, afianzando competentemente, colecte las cantidades destinadas para la Compañía, depositándolas con seguridad.

Tercera. Procurar quien tome acciones, ya sea en el país ó en el extranjero.

Cuarta. Publicar en los periódicos, en cada semestre, una relacion de las cantidades colectadas y de su inversion, de las obras que se hayan ejecutado y de todo lo que pueda interesar á los accionistas.

Quinta. Cuidar de la buena explotacion del camino luego que pueda comenzar á servir.

Sexta. Hacer los repartos de las utilidades cada año.

Sétima. Formar desde luego un reglamento para su manejo y la manera de hacer las juntas generales.

Octava. Nombrar el secretario y empleados de contabilidad, y designar sus sueldos.

Novena. Convocar las juntas generales extraordinarias cuando lo crea conveniente, ó cuando lo soliciten el número de accionistas que se designe en el reglamento.

Art. 17. Cada año habrá una junta general con los objetos siguientes, y en la cual los votos se contarán por el número de acciones.

Primero. Elegir la Junta Directiva, pudiendo ser electas las mismas personas.

Segundo. Corregir ó variar el reglamento de la Junta Directiva.

Art. 18. Las variaciones en el número general de acciones, la prolongacion del camino, el sustituir carriles de fierro á los de madera, poner via doble ó cualquier negocio grave, sólo podrá determinarse en junta general y por mayoría absoluta de votos, esto es, por más de ciento cincuenta mil votos.

Art. 19. Para que haya junta general se necesita que estén representadas en ella más de la mitad de las acciones tomadas hasta aquella fecha.

Art. 20. Se compromete la Compañía á afianzar dentro de un año, á satisfaccion del Ministerio de Fomento, el cumplimiento de las obligaciones que se le imponen en este decreto, bajo la pena de treinta mil pesos, que se hará efectiva, caducando igualmente la concesion y perdiendo la Empresa en favor del Gobierno los gastos que hubiere em-

prendido y las obras comenzadas ó concluidas en la via. La concesion caducará asimismo si en el plazo fijado la Compañía no otorga la fianza.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 1º de Junio de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Junio 1º de 1857.—*Siliceo.*

Número 56.

Decreto de 25 de Agosto de 1857

declarando caduco el privilegio concedido en 23 de Noviembre de 1854 á los Sres. J. B. Moore y socios para construir un ferrocarril de la frontera del Norte al Océano Pacífico.

El C. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Artículo único. Se declara caduco é insubsistente el privilegio que con fecha 23 de Noviembre de 1854 fué concedido á los Sres. J. B. Moore y socios para la construccion de un ferrocarril al través del territorio de la República, desde la frontera del Norte de la misma, hasta el Océano Pacífico, entre los puntos de Altata y el Manzanillo, por no haber cumplido el empresario con las condiciones que en la concesion le fueron impuestas.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 25 de Agosto de 1857.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguentes.

Dios y Libertad. México, Agosto 25 de 1857.—*Siliceo.*

Número 57.

Decreto de 31 de Agosto de 1857

creando un fondo consolidado de deuda pública de ocho millones de pesos, representados por "Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México."

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se cria un fondo nacional consolidado de deuda pública, por valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados por bonos que se denominarán «Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México.»

Art. 2º Este fondo ganará un rédito de cinco por ciento anual, y el capital será pagado en cincuenta años, amortizándose cada año un dos por ciento.

Art. 3º Se consigna para el pago de capital y réditos, la mitad del veinte por ciento del derecho adicional de aduanas marítimas, que con el nombre de Mejoras materiales, corresponde al Ministerio de Fomento; y que comenzará á entregarse desde el 1º de Setiembre del corriente año.

Art. 4º Los bonos serán emitidos por la Tesorería general de la Nacion y visados por el Ministerio de Fomento; entregándose al em-

presario del camino de fierro de Veracruz á México y á un puerto del Pacífico, en cambio de ocho millones de pesos, en títulos de la deuda interior, segun la forma y términos prescritos en decreto de esta fecha.

Art. 5º Si conviniere al empresario, podrá pedir que se libren las instrucciones convenientes á los Ministros Plenipotenciarios de la República en el extranjero, á fin de que den conocimiento al público de este decreto, y de que comprueben las firmas de los bonos en la forma acostumbrada.

Art. 6º El Gobierno no se compromete más que á pagar al empresario del camino de fierro, en los puertos, los réditos y el dos por ciento de amortizacion; siendo de cuenta exclusiva de éste las comisiones, agencias, cambios, fletes, seguros y demas gastos á que esos fondos den lugar.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 31 de Agosto de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y consiguientes efectos. Dios y Libertad. México, Agosto 31 de 1857.—*Siliceo.*

Número 58.

Decreto de 31 de Agosto de 1857

concediendo privilegio á D. Antonio Escandon para construir un ferrocarril de Veracruz hasta Acapulco.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla, y reformado en Acapulco; y deseando impulsar la grande é importante obra de la construccion de un ferrocarril, que atravesando el territorio nacional en sus principales distritos, establezca una pronta y fácil comunicacion entre las costas del Golfo mexicano y el Pacífico; resuelto á prestar para la ejecucion de dicha obra todos los auxilios que la situacion del erario permite; y examinando detenidamente, tanto los privilegios que en 27 de Abril y en 2 de Agosto de 1855 se concedieron á los Sres. Mosso hermanos, de los que es cesionario D. Antonio Escandon, con anuencia y aprobacion del Gobierno, prestadas en 29 de Octubre de 1856, como los medios que podrian ahora adoptarse para auxiliar la prosecucion de la obra, que tanto interesa al bien de la Nacion; he tenido á bien expedir el decreto siguiente, en el cual quedan refundidos todos los derechos y obligaciones del Gobierno y del actual tenedor de los privilegios, con respecto á la obra del camino, y será, por lo mismo, la única regla entre ellos para todo cuanto ocurra en adelante.

Art. 1º D. Antonio Escandon tiene privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro, desde el Puerto de Vera-

cruz en el Golfo mexicano hasta Acapulco ó cualquier otro punto que elija del mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del Estado de Guanajuato á la del de Querétaro, segun el decreto de 1º de Junio del corriente año. En los tramos del indicado camino en que á juicio de los ingenieros, que al efecto nombre el Gobierno, sea impracticable el establecimiento de un camino de fierro, ó de tal manera costoso que los productos probables no correspondan á la inversion que exija, se formarán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion y de la longitud absolutamente necesaria.

Art. 2º D. Antonio Escandon podrá aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos, ó cualquier otro medio de trasporte, que se considere más adecuado. Esta concesion se entiende sin perjuicio de las que para navegacion se hubieren concedido ántes del dia 2 de Agosto de 1855, y estén en su valor y fuerza el dia en que el citado D. Antonio Escandon haga uso de las franquicias que le otorga este artículo.

Art. 3º El curso del camino en toda su extension será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos, designe como más á propósito, procurando que toque en las grandes poblaciones, como Puebla, Querétaro y Guadalajara, y que atraviese los distritos de mayor importancia para la agricultura y minería.

Art. 4º D. Antonio Escandon tendrá facultad de establecer ramales del mismo camino, en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, presentando previamente al Gobierno, en cada caso, el proyecto respectivo para su aprobacion; sin que por esto se entienda privilegiado desde ahora para poder construir dichos ramales.

Art. 5º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la Nacion, se entregarán á D. Antonio Escandon libres de toda retribucion, y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á particulares, se le adjudicarán, previa la debida indemnizacion á sus

antiguos dueños, con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 6º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, serán libres por el término de treinta años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos, decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuesto, contribucion ni arbitrio, durante el espacio de cincuenta años, que empezarán á correr para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

Art. 7º La cantidad de dinero que, por las exenciones concedidas en el artículo anterior, puede la Empresa del ferrocarril exportar libre de derechos, nunca excederá del valor que, segun los presupuestos que se presentarán al Gobierno, tuvieren los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Empresa del camino, por espacio de veinticinco años, exportar libre de todo derecho, hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

Art. 8º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar, de toda capitacion, y de cargos concejiles durante el tiempo que sirvan en el camino; ménos en el caso de guerra extranjera.

Art. 9º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas, fósiles y demas materiales subterráneos explotables, que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de plena propiedad del dueño del camino, sujetándose éste en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de Mine-

ría, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino ni causar perjuicio á terceras personas.

Art. 10. Antes de que se emprendan nuevas obras en el camino, ya sean por cuenta del actual propietario del privilegio, ya por la de alguna Compañía que al efecto forme, se levantarán planos de los tramos ó líneas que deban ponerse en via de construccion, y se someterán á la aprobacion del Gobierno.

Art. 11. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, el propietario del privilegio fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

Art. 12. D. Antonio Escandon tiene facultad de comenzar, seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyere, con tal que no sea á algun Gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar el privilegio mismo sin previo consentimiento del Supremo Gobierno de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquiera punto de Europa ó América, una ó más Compañías para llevar á cabo la obra; de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga; y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una Empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas, y ante los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro que se pueda ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este contrato.

Art. 13. Los reos que fueren condenados á obras públicas en los Estados por donde pase el camino, se destinarán á éste segun el reglamento especial que se forme, de acuerdo con el Ministerio de Fomento.

Art. 14. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa

del camino, por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán, caduque el privilegio general, la Empresa del camino conservará la propiedad y uso de todos sus valores y del tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

Art. 15. Se entregará á D. Antonio Escandon el tramo de camino de fierro construido de Veracruz á San Juan, con todas las existencias y materiales que tenga, así como los objetos que para él se hayan encargado á Europa hasta esta fecha. Al hacerse la entrega, un perito nombrado por ambas partes, ó uno por cada una de ellas, procederán á apreciar el indicado tramo, segun el estado que tenga; y el valor que resulte, unido al de la calzada de Guadalupe, se pondrá á disposicion del Ministerio de Fomento, en acciones, bajo los mismos términos y condiciones con que se emitan al público. Los peritos, ántes de todo otro acto, procederán á nombrar un tercero para el caso de discordia.

Art. 16. De dichas acciones, D. Antonio Escandon queda obligado á comprar al Gobierno, por su valor total y en dinero efectivo, las que pertenezcan á éste; en el concepto de que si ellas importan ménos de setecientos cincuenta mil pesos, el comprador dará siempre esta suma, y si excede de ella, exhibirá igualmente el exceso. Del aprecio que ahora hagan el perito ó peritos que se nombren, conforme al artículo anterior, no podrá haber reclamacion, por ninguna de las partes, en tiempo alguno.

Art. 17. D. Antonio Escandon se compromete solemnemente á que dentro del plazo de seis años estarán en uso para el público treinta leguas mexicanas, á lo ménos, de ferrocarril en la ruta general: de ellas, veinticinco partirán del puerto de Veracruz en direccion á la capital, y las cinco restantes de ésta para el puerto. Si faltare á esta estipulacion, incurrirá en una multa de ciento cincuenta mil pesos fuertes, cuyo

pago garantizará á satisfaccion del Miniterio de Fomento, ántes de quince dias de expedido el presente decreto.

Art. 18. Para que lo convenido en el artículo precedente pueda tener su cumplimiento, se procurará empeñosamente que dentro del término de ocho meses, á lo más, contados desde esta fecha, estén hechas las exploraciones del terreno, y levantados por los ingenieros los planos que marquen la direccion general del camino de México á Veracruz, á fin de que, presentados que sean al Supremo Gobierno, pueda recaer sobre ellos la aprobacion de que habla el art. 10. La direccion del camino de México al Pacífico, se fijará despues de concluidas las treinta leguas de que habla el artículo anterior.

Art. 19. Para auxiliar el Supremo Gobierno la construccion del tramo á que se refiere el art. 17, se creará un nuevo fondo consolidado de deuda pública, del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos que se denominarán: «Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México.» Este fondo ganará el rédito de un cinco por ciento anual, y el capital será pagado en el espacio de cincuenta años, amortizándose cada año un dos por ciento. Los bonos de este nuevo fondo se entregarán á D. Antonio Escandon, como propietario del privilegio.

Art. 20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de dicho rédito de cinco por ciento y la amortizacion de dos por ciento de capital, se harán siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas uno ni otro de estos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decrete respecto de la deuda nacional. Y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia por el término necesario para que quede amortizada esta deuda, la mitad de lo que produzca el 20 por 100 que en las aduanas marítimas se cobra, conforme á la Ordenanza de 21 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento. En virtud de esta aplicacion y apropiacion, la Empresa del camino de fierro percibirá en las aduanas marítimas la expresada mitad, la cual en ningun evento ni por ningun género de con-

trato podrá dejar de ser exhibida por los causantes para la Empresa del camino. Con insercion de este artículo se harán las comunicaciones respectivas á las aduanas marítimas, para que en todo caso obren con arreglo á él, bajo pena de responsabilidad.

Art. 21. Cada seis meses se liquidará lo que la Empresa del camino haya recibido por la consignacion de que hablan los artículos anteriores. Si excede de lo necesario para pagar el rédito y la amortizacion que quedan establecidos, la Empresa del camino devolverá al Ministerio de Fomento el exceso; si no alcanzare, se expedirán desde luego por el Ministerio de Hacienda las órdenes correspondientes, para que el deficiente se cubra por la parte del producto de aduanas marítimas, que no está aplicada al Ministerio de Fomento, ó por cualquiera otra renta nacional que entónces se convenga con la Empresa; pues en todo caso es obligacion de la nacion que el rédito estipulado se pague exactamente, y que se haga sin falta la amortizacion anual de capital que queda convenida.

Art. 22. No siendo el ánimo del Gobierno que por la creacion del nuevo fondo consolidado, se aumente, ni en un peso, la suma de la deuda nacional, la Empresa del camino queda obligada á presentar en la Tesorería General, para su amortizacion, títulos de la actual deuda interior, por valor de los ocho millones de pesos que se le entregarán en bonos del nuevo fondo. La presentacion en la Tesorería la hará la Empresa dentro de los plazos siguientes: tres millones de pesos en todo el año próximo de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes; pero los réditos de todos los ocho millones dejarán de correr contra el Erario luego que se entreguen á D. Antonio Escandon los bonos del nuevo fondo. La obligacion que en este artículo contrae, la afianzará tambien á satisfaccion del Ministerio de Fomento.

Art. 23. Además de la multa á que se refiere el art. 17, perderá el Sr. Escandon el privilegio y el fondo especial consignado para el pago de réditos y amortizacion del capital de los nuevos bonos.

Art. 24. D. Antonio Escandon, á los dos meses de que el Supremo Gobierno haya aprobado los planos que levanten los ingenieros, comen-

zará sin demora la construccion del tramo de que habla el art. 17. Es obligacion suya mantener, durante los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

Art. 25. Concluido que sea el expresado tramo, se fijarán por mútuo acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa, los plazos, modo y términos en que han de ejecutarse los demas tramos en que se divida la ruta total. En el caso de que despues de dos meses no puedan convenirse, ocurrirán al medio establecido en el artículo final de este decreto para los casos de diferencia.

Art. 26. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro, se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán si, no obstante lo estipulado en los arts. 20 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna para el pago de capital y réditos del nuevo fondo consolidado; entendiéndose la suspension de las obligaciones de la Empresa por sólo el tiempo que dure el embarazo, ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso quedan á salvo los derechos de la Empresa para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se le originen.

Art. 27. Tendrá tambien la Empresa la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. Por último, la Empresa puede establecer, para el servicio del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir para esto de obstáculo.

Art. 28. El Supremo Gobierno percibirá el veinte por ciento de las utilidades que obtenga la Empresa, teniéndose por tales utilidades el sobrante que resulte de los gastos generales de conservacion y locomocion, y del seis por ciento anual que se aplique en calidad de réditos á los capitales invertidos en el camino.

Art. 29. Disfrutará tambien el Supremo Gobierno la baja de una mitad de los precios que por tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran acaso cometerse, queda solemnemente estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, deberá librarse órden especial y determinada del Ministerio de Fomento para los directores de la línea.

Art. 30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barreras movibles que, cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

Art. 31. El Supremo Gobierno de la nacion, y los Gobiernos de los Estados y autoridades locales, impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilios en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 32. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Art. 33. El privilegio que hoy posee D. Antonio Escandon, caduca: 1º, por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo, en todo ó parte, á un gobierno extranjero: 2º, por hipotecar el privilegio mismo á cualquier individuo ó corporacion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno; y 3º, por no cumplir con las obligaciones que le imponen los arts. 17 y 24 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones, conforme al art. 12, ni el que puedan hipotecarse los trozos de camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

Art. 34. La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere el artículo anterior, no sólo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se refieren los arts. 17 y 23.

Art. 35. En el puerto de Veracruz tiene la Empresa facultad: 1º De construir dentro de la plaza almacenes á lo largo de la muralla, la cual puede variar, previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la Guerra. 2º De construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento. 3º De hacer entrar una locomotora de servicio dentro de la ciudad, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un incendio. La Empresa será responsable por los perjuicios que este remotísimo accidente pudiere causar.

Art. 36. La Empresa del ferrocarril construirá en la ciudad de México una Penitenciaría y una Casa de Inválidos, sobre planos que serán aprobados por el Gobierno. El costo de ambas obras no bajará de un millon de pesos, y deberán estar concluidas dentro de los seis años que se fijan en el art. 17 del presente decreto. Por el mismo término y para auxiliar la construccion de dichas obras, queda apropiado á la Empresa el sobrante que haya en el fondo de Minería, despues de cubierto el rédito de 3 por 100 de los capitales á que está hipotecado, la asignacion que hoy disfruta el Seminario de Minería y los gastos de la oficina del ramo. Esta entregará directamente á la Empresa el indicado sobrante sin necesidad de nueva prevencion al efecto.

Art. 37. Si al terminar los seis años los edificios no estuvieren concluidos, se procederá á apreciar la parte que falte, y el empresario tendrá obligacion de pagar esa diferencia, así como una multa de cincuenta mil pesos. Esta estipulacion se afianzará competentemente por el empresario.

Art. 38. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Empresa. Dichos árbitros, ántes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y del tercero no habrá apelacion ni recurso alguno.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 31 de Agosto de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para los efectos consiguientes.

Dios y Libertad. México, 31 de Agosto de 1857.—*Siliceo.*

Número 59.

Decreto de 3 de Setiembre de 1857

declarando caduco el privilegio concedido á Mr. G. A. Sloo y socios, en 5 de Febrero de 1853, para la apertura de la comunicacion interoceánica por Tehuantepec.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan de Ayutla, reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Artículo único. Se declara caduco é insubsistente el privilegio que en 5 de Febrero de 1853 se concedió á Mr. G. A. Sloo y socios, y á la Compañía llamada Mixta, para la apertura de la comunicacion interoceánica por el istmo de Tehuantepec, por haber infringido los concesionarios las obligaciones que les impuso el decreto de esa misma fecha.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio de Tacubaya, á 3 de Setiembre de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos consiguientes.

Dios y Libertad. México, Setiembre 3 de 1857.—*Siliceo.*

Número 60.

Decreto de 7 de Setiembre de 1857

concediendo privilegio á la "Compañía de la Luisiana de Tehuantepec," para la apertura de la comunicacion interoceánica por el istmo de Tehuantepec.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede privilegio á la Compañía formada en Nueva-Orleans en 30 de Julio del presente año, llamada «Compañía de la Luisiana de Tehuantepec,» para la apertura de la comunicacion interoceánica, por el istmo de ese nombre, con las condiciones expresadas en este decreto.

Art. 2º La Compañía tendrá obligacion de hacer la comunicacion por agua, en la parte navegable del rio Goatzacoalcos, y en donde ella concluya principiarán los caminos á que se refieren los dos artículos siguientes.

Art. 3º La Compañía deberá construir un ferrocarril, que comenzará á los diez y ocho meses contados desde la fecha de este decreto, teniendo terminado en cada año un tramo de diez leguas, hasta la conclusion de toda la línea.

Art. 4º Entretanto concluye la Compañía el camino de fierro, estará

obligada á conservar en buen estado de servicio un camino cómodo y con los puentes necesarios, para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

Art. 5º Hechos los reconocimientos necesarios y levantados los planos de la ruta general por los ingenieros, se presentarán al Ministerio de Fomento para su aprobacion.

Art. 6º La Compañía deberá construir por su cuenta, en los dos años siguientes á la fecha en que concluya el ferrocarril, los muelles y diques necesarios para el uso de la via de comunicacion en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, habilitados para el comercio de altura. Desde luego hará las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

Art. 7º El Gobierno concede á la Compañía el terreno necesario para la carretera, y el ferrocarril, muelles, diques, almacenes, depósitos, estaciones, cobertizos para diligencias y demas carruajes, y hoteles para transeuntes; pero si las tierras del dominio público no fueren suficientes para todos estos objetos, las tomará la Compañía del de los particulares, indemnizando ella á los dueños conforme á las leyes.

Art. 8º La Compañía podrá tomar gratis, de las tierras que fueren del dominio público, los materiales necesarios para la construccion del camino ó de sus pertenencias, y para su conservacion. Si los materiales se hallaren en terrenos de particulares, podrá usarlos tambien, pero indemnizándolos conforme á las leyes.

Art. 9º Se concede á la Compañía privilegio exclusivo de trasporte por la via de comunicacion, pudiendo en consecuencia cobrar peajes, derechos de tránsito y de almacenaje, y cualquier otro derecho por fletes de mercancías ó costos de pasaje, sin que la tarifa que se fije por la Compañía exceda de 50 centavos por legua para cada pasajero, de 3 centavos por legua para cada arroba de mercancías, y de uno por ciento del valor de los metales preciosos ó de las alhajas que trasporten; entendiéndose esta última asignacion para toda la travesía del camino.

Art. 10. El Gobierno no exigirá impuesto ni contribucion alguna, ya sea sobre el tránsito de mercancías, ya sea de los pasajeros, y ya, en

fin, por los capitales invertidos en el camino; pero la Compañía tendrá obligacion de pagarle mensualmente doce centavos por cada uno de los pasajeros, ó de los bultos que trasporte por la via general.

Art. 11. Durante el tiempo necesario para la construccion del camino, la Compañía podrá importar al istmo, libres de derechos, máquinas, herramientas, carruajes y útiles necesarios para la construccion y conservacion de la via y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el istmo, y para la mantencion y vestido que puedan necesitar los trabajadores y peones empleados en el camino. Pasado aquel término, sólo podrá introducir libres de derechos, las máquinas, carros y carriles que necesite para el camino, durando esta exencion el tiempo del privilegio, y haciendo uso de ella así como de la anterior la Compañía, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 12. El Gobierno protegerá con todo su poder la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos.

Art. 13. La facultad concedida á la Compañía para el trasporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar los abusos y principalmente facilitar la pronta expedicion de aquellas; sin que se entienda por esa facultad, que la Compañía tiene derecho de abrir su expendio en ningun punto del istmo.

Art. 14. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, los puertos de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y de la Ventosa en el Pacífico.

Art. 15. La Compañía tendrá obligacion de construir faros de primera clase en los dos extremos de las vias y otro en el puerto de Acapulco, debiendo quedar concluidos dentro de siete años los primeros y el tercero dentro de diez, contados desde esta fecha, los que serán de la pertenencia exclusiva del Gobierno. Tendrá tambien obligacion de ahondar la barra de Goatzacoalcos y el cauce del rio, si fuere posible, segun los planos que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

Art. 16. El presente privilegio durará sesenta años contados desde esta fecha, y en todo ese tiempo el Gobierno recibirá un 15 por 100 de las

utilidades líquidas de la via general, siempre que se hagan dividendos á los accionistas. En todo ese tiempo, las exenciones y demas derechos concedidos á la Compañía por este decreto, serán valederos y exclusivos, sin que puedan alterarse, excepto por mútuo consentimiento; y al fin de los sesenta años el Gobierno entrará en plena y absoluta posesion del camino, con todos sus trenes (que cuando ménos deberán ser los necesarios para poder trasportar al dia quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga), útiles y pertenencias; entendido que tanto aquellas como el camino, deben entregarse en corriente y en perfecto estado de servicio; debiéndose hallar los rieles, carros, máquinas y utensilios, cuando ménos de medio uso, y sin que se entiendan inclusos los buques y vapores.

Art. 17. La Compañía se hará cargo de pagar á Mr. Francisco P. Falconnet los seiscientos mil pesos, con los réditos que les corresponda, prestados á la Empresa Sloo para que cumpliese con la condicion que se le impuso en el art. 14 del contrato de 5 de Febrero de 1853, libertando al Gobierno de toda responsabilidad futura, y sin disminuir por esto la parte de utilidades que le pertenezcan, segun la regla fijada en el artículo anterior.

Art. 18. La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia que debe transitar por él, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general, ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Los metales y productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un veinticinco por ciento ménos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 19. El Gobierno nombrará dos de los nueve directores de la Compañía, con las mismas facultades y prerogativas de éstos: podrá tambien constituir en el Istmo una comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan, en conformidad de este privilegio.

Art. 20. Se imponen á la Compañía las restricciones siguientes: 1ª No podrá construir fortaleza en el Istmo, ni organizar fuerza armada de ninguna clase: tampoco dará pasaje á fuerza alguna armada, ya sea nacional ó extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general. 2ª Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquiera delito, auxiliando al Gobierno para su persecucion. 3ª Pondrá en ejecucion los medios que se le designen por el Gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

Art. 21. La Compañía, así como todos los extranjeros que tomaren parte en ella como accionistas, ó con algun otro título que les diere derecho para intervenir en sus operaciones, participar de sus productos ó reclamar alguna de sus concesiones, no tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á éstos concedan las leyes de la República. Todas las cuestiones de esta naturaleza, y las que se susciten sobre la adquisicion, conservacion ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán por los tribunales nacionales competentes conforme á las leyes. A las mismas condiciones se sujetarán los empleados y dependientes de la Compañía.

Art. 22. La restriccion del artículo anterior no tendrá lugar en las disensiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se examinarán y decidirán como si la restriccion no existiese; pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á los existentes de la Compañía concesionaria del privilegio, que se reputa mexicana para todos los efectos de la concesion, y á los intereses mexicanos.

Art. 23. La Compañía no podrá traspasar, enajenar, ni hipotecar este privilegio, sin previo consentimiento del Gobierno, ni admitirá, en ningun caso, como socio, á un Gobierno ó Estado extranjero.

Art. 24. El tránsito por la via de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un veinticinco por ciento

á las mercancías de las naciones que no celebraren tratado de neutralidad con México.

Art. 25. La Compañía abrirá un registro en México, por un período de cuatro meses, para que los nacionales tomen acciones en la Empresa, y á los que se reservará la tercera parte del monto total de ellas: despues de este término, la Compañía quedará en libertad para expenderlas en cualquiera plaza de los Estados-Unidos ó de Europa.

Art. 26. La Compañía tendrá facultad de trasportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la via de comunicacion; y estas balijas serán selladas por los administradores de correos ó los de aduanas marítimas.

Art. 27. Se concede á la Compañía el privilegio exclusivo de navegar, con bandera mexicana, por el rio Goatzacoalcos, durante todo el tiempo de la concesion, estableciendo vapores para el servicio de la línea que podrán no tener la dotacion que las leyes exigen para que los buques se reputen nacionales; pero quedando sujetos su capitan, empleados y sirvientes, á la prescripcion del art. 21 de este decreto.

Art. 28. El privilegio concedido á la Compañía en el artículo anterior, no se opone á que todos los habitantes y dueños de haciendas ó de otra propiedad, situadas sobre las orillas del rio, puedan importar los objetos de que tengan necesidad y exportar sus productos agrícolas ó manufactureros, por buques de construccion y con bandera mexicana.

Art. 29. Los buques de la Compañía que sean destinados únicamente á conducir la correspondencia y mercancías de tránsito en toda la via, estarán exentos del derecho de toneladas.

Art. 30. La Compañía trasportará en sus buques, libre de gastos, la correspondencia que venga por cualquier punto de la República, y la que de ella se envie á los otros donde tocaren sus vapores, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo; de la misma manera trasportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa; igualmente conducirá sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados y agentes del Gobierno general ó de las Estados que caminen por causa del servicio

público. Los metales y productos agrícolas ó manufactureros de la República, serán trasportados por un veinticinco por ciento ménos del precio de tarifa.

Art. 31. El máximum de la tarifa en la via de navegacion, será de las tres cuartas partes de la tarifa del camino de fierro.

Art. 32. Si además del puerto de la Ventosa, necesitare la Compañía otro en el Pacífico, para depósito é invernadero, deberá preferir el de Acapulco.

Art. 33. La Compañía tendrá obligacion de constituir en México un apoderado con las instrucciones y autorizacion necesarias, para entenderse con el Gobierno general y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieran á las obligaciones que le impone este decreto.

Art. 34. Este privilegio caduca porque la Compañía no cumpla con alguna de las obligaciones, ó infrinja las restricciones que se le imponen en el presente decreto, así como porque suspenda los trabajos en el camino por el espacio de cuatro meses. En cualquiera de esos casos, no sólo perderá la concesion, de que el Gobierno mexicano podrá disponer á su arbitrio, sino todos los gastos y obras que hubiere hecho en el Istmo, que quedarán á beneficio de la Nacion, pagando además la Compañía una multa de cincuenta mil pesos, que será afianzada á satisfaccion del Ministerio de Fomento.

Art. 35. En el caso de que se suscite alguna duda ó diferencia en la ejecucion ó interpretacion de este privilegio, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Gobierno y otro por la Compañía; los cuales, ántes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y el tercero, no habrá apelacion ni recurso alguno.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 7 de Setiembre de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Setiembre 7 de 1857.—*Siliceo.*

Número 61.

Reglamento de 30 de Octubre de 1857

para la comunicacion por la via interoceánica de Tehuantepec.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —El Exmo. Sr. Presidente de la República, en cumplimiento de lo dispuesto en el decreto de 7 de Setiembre último, que concedió privilegio á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec, para la apertura de la comunicacion por el Istmo de ese nombre, ha tenido á bien acordar el siguiente

REGLAMENTO.

TRÁNSITO DE UNO Á OTRO OCÉANO.

Art. 1º Todo capitan de buque perteneciente á la Compañía, que arribe á los puertos abiertos al comercio de altura en el Istmo, con cargamento destinado para el solo tránsito de uno á otro Océano, presentará al administrador de la Aduana marítima respectiva, un manifiesto general con una ó más facturas en que los interesados pormenoricen los efectos que remiten, así como la noticia de equipajes, y la del sobrante de rancho, con sujecion á los modelos que se acompañan bajo los números 1, 2, 3 y 4. Igualmente se entregará al propio administrador por el capitan, el recibo de la copia del manifiesto y facturas otorgado por el cónsul ó vicecónsul mexicano que resida en el puerto donde el buque haga su carga, ó del más inmediato, caso de que allí no lo

haya, quedando dispensados de la presentacion de las copias relacionadas, los capitanes de los buques procedentes de la India, ó islas de Sandwich, miéntras no hubiere agentes consulares mexicanos en esos puntos.

Art. 2º Hecha la descarga con las formalidades prevenidas por las leyes, de las mercancías que se importen para el solo tránsito, se depositarán en el local que la Compañía destine al efecto, cuyo local tendrá tres llaves distintas, de las que una estará al cargo del administrador de la aduana marítima, otra al del alcaide, y la otra al del agente de la Compañía. Con relacion á los objetos inflamantes y materias corrosivas, el depósito se hará en local separado.

Art. 3º Los equipajes de sólo tránsito que se importen, se depositarán igualmente, en el entretanto sean extraidos para su reembarque, ó alguno de los interesados dispone del que le pertenezca, en cuyo último caso le será entregado desde luego, previo su reconocimiento; teniéndose presente, sin embargo, el que puedan llevar consigo en el acto del desembarque, un saco ó bulto pequeño, que no contenga más que efectos y ropa de uso.

Art. 4º Las mercancías que se importen en el Istmo para sólo su tránsito, caminarán con guía, que expedirá la aduana marítima respectiva.

Art. 5º Expedidas que sean las guías indicadas, la aduana cruzará á cada bulto un lio fuerte, cuyos cabos serán asegurados en un solo punto, con el sobrante de dos pulgadas, y engarzados en una posta de plomo que se oprimirá, y estampará con un sello que al efecto tendrá la aduana. De la propia manera se observará con los bultos de equipaje.

Art. 6º Siendo libre el tránsito de las mercancías que sean trasportadas al través del Istmo para ir de uno á otro Océano, la aduana no exigirá derecho alguno por las guías que expida con arreglo al art. 4º de este reglamento.

Art. 7º Para el solo tránsito de las mercancías expresadas, la Compañía será considerada como consignataria, y por consiguiente sujeta á la responsabilidad que imponen las leyes vigentes al comercio inte-

rior de la República, incurriendo en las penas que ellas establecen por la no presentacion de la tornaguía, que expedirá sin la más leve demora la aduana en que se presenten las mercancías para su reembarque.

Art. 8º La correspondencia exterior de sólo tránsito la recibirá la aduana marítima respectiva, y ésta la entregará desde luego al agente de la Compañía con un certificado del número de balijas que contiene, estampando un sello de plomo en los términos que previene el art. 5º de este reglamento. El certificado se presentará con el contenido de él, al administrador de la aduana marítima del puerto en donde las balijas hayan de ser reembarcadas, para el reconocimiento previo de sólo el número considerado en el certificado referido, y el exámen del sello exterior. Con relacion á la correspondencia que se dirija del interior de la República para su trasporte, el agente relacionado la recogerá de las administraciones de correos, sin que pueda admitir otra que no sea por conducto de dichas oficinas.

TRÁNSITO INTERIOR.

Art. 9º Los cargamentos que para el consumo interior de la República lleguen del exterior al Istmo, ya sea en buque de la Compañía, ó con bandera de algun país extranjero que se halle en paz con México, se sujetarán, tanto los buques como las mercancías, á lo prevenido en la Ordenanza general de aduanas marítimas y fronterizas, así como á las demas disposiciones relativas.

Art. 10. Cuando buques de la Compañía arriben á alguno de los puertos del Istmo con mercancías no destinadas para el tránsito, ni para el uso de la propia Compañía, sino para el consumo interior, la capitanía del puerto hará un cómputo del número de toneladas que midan esas mercancías, y la aduana respectiva exigirá el derecho correspondiente.

Art. 11. De conformidad con lo estipulado en el art. 11 del privilegio, las dos aduanas del Istmo recibirán sin cobrar derecho alguno, toda la maquinaria, herramienta, wagones, coches, sus arneses, fierro, clavazon, madera labrada, casas de madera para estaciones, y demas

útiles que sean necesarios para la construccion y conservacion del camino de tierra y de fierro; permitiéndose igualmente con la misma libertad de derechos, la importacion de ladrillos, piedras labradas, cal y toda clase de instrumentos de zapa, de carpintería, herrería y carrocería. En cuanto á los víveres, se podrá tambien importar libres de derechos los que sean necesarios para el consumo de los trabajadores, exceptuándose los vinos y licores finos. Respecto del vestido, se podrá importar de igual manera pantalones, blusas ó paletós, camisas, cobertores ó frazadas, botas y zapatos, sombreros, mosquiteros, sábanas, fundas y colchones hechos; entendiéndose que todos estos artículos han de ser ordinarios, pues todos los que sean finos pagarán sus derechos conforme á la Ordenanza, si hubieren de consumirse en el Istmo. Los capitanes de los buques de la Compañía, para verificar estas importaciones, formarán en el puerto de la procedencia una factura especificada, que presentarán al cónsul ó vicecónsul mexicano del puerto, ó del lugar más cercano; cuyo funcionario certificará dicha factura, en la que expresarán los capitanes, previamente, que los efectos á que se refiere no son con el objeto de comerciar, sino sólo para el uso de la Compañía. El administrador de la respectiva aduana del Istmo, cerciorado de que en efecto los artículos que se introducen son para la construccion, servicio del camino, ó uso de los trabajadores, permitirá el desembarque, liquidará la factura conforme á la Ordenanza, y hará en un libro especial un asiento de los derechos que hubieran debido pagar los artículos importados, sin cobrarlos á la Compañía ni exigirle fianza. De cada importacion de esta clase que se haga, remitirá el administrador copias de las facturas al Ministerio de Hacienda, para que recaiga la aprobacion necesaria, y se pueda corregir por el Supremo Gobierno cualquier abuso que se note. Cuando los buques procedieren de Nueva-Orleans, donde reside la Direccion de la Compañía, deberán traer un certificado firmado por el presidente ó vicepresidente ó secretario de ella, en que conste que el buque pertenece efectivamente á la Compañía, y conduce para objetos del camino los efectos que consten en la factura, que, como se ha dicho, debe certificar el cónsul. En el caso de que los buques

saliesen de Europa, de Nueva-York, de la Alta California, ó de cualquier otro puerto, no será necesario el documento de la Direccion; pero ésta tiene obligacion de dar aviso por el primer conducto á las aduanas del Istmo, de la salida de dichos buques y de los efecctos y materiales que conducen para el uso de la Compañía.

Art. 12. Para hacer el trasporte de los metales y productos agrícolas ó manufactureros de la República, los interesados presentarán, si el agente de la Compañía así lo exige, un certificado de la primera autoridad política del lugar de su procedencia, en el que bajo su responsabilidad haga la correspondiente declaracion de constarle la nacionalidad de los artículos expresados, que tendrán derecho á la rebaja del 25 por 100 del precio de tarifa.

DISPOSICIONES GENERALES.

Art. 13. Las respectivas aduanas, con presencia de la anotacion que se haga de las guías que se expidan para el trasporte de bultos por la via general, exigirán mensualmente á la Compañía doce centavos por cada uno, que se cargará bajo el ramo de «*Productos de tránsito interoceánico de Tehuantepec.*»

Art. 14. En el propio ramo se harán cargo igualmente de los doce centavos que asimismo exigirán mensualmente por cada uno de los pasajeros que se trasporten, para cuyo efecto la Compañía acreditará debidamente á la aduana el número de individuos que hayan tomado pasaje en el curso del mes.

Art. 15. Los dos representantes mexicanos en la Direccion de la Compañía, remitirán cada semestre á las aduanas de Goatzacoalcos y de la Ventosa, con presencia de la contabilidad de la Empresa, un estado en que se manifieste el número de bultos y de pasajeros que hayan sido conducidos por la via general. Recibido que sea el estado referido, las aduanas expresadas se pondrán de acuerdo para hacer la confronta correspondiente.

Art. 16. Siempre que el Supremo Gobierno tenga que hacer traspor-

tar á cualquier punto del Istmo efectos que le pertenezcan, el administrador de la aduana marítima respectiva dará por escrito la órden al agente de la Compañía, especificando en ella los bultos y materiales que han de trasportarse, y la propia Compañía deducirá el importe del flete de dichos efectos ó materiales, de lo que corresponda recibir á la aduana expresada por los arts. 13 y 14 de este reglamento. En tal caso la aduana hará la aplicacion bajo el ramo de «*Remisiones á la Tesorería general de la Nacion.*»

Art. 17. Cuando algun oficial del ejército, empleado ó agente del Gobierno general ó de los Estados, soliciten ser conducidos sin estipendio alguno, alegando que caminan por causa del servicio público, está en el derecho de la Compañía exigir se le presente el documento respectivo de la autotidad que haya ordenado el viaje. La fuerza armada, para ser trasportada, deberá presentar desde luego, por conducto del jefe que la mande, la órden del Gobierno general, segun lo dispuesto en el art. 20 del privilegio.

Art. 18. La tarifa que fije la Compañía para el cobro de peajes, derechos de tránsito y de almacenaje, y cualquiera otro derecho por fletes de mercancías ó costos de pasajes, conforme al art. 9º del privilegio, la pondrá oportunamente en conocimiento del Gobierno y del público en general, por medio de los periódicos.

Art. 19. Los viajeros que pasen de un mar á otro por la via de comunicacion, no tendrán necesidad de pasaporte, ni otro documento, excepto en los casos de guerra exterior ó de invasion pirática en que se crea conveniente la presentacion de tales documentos para la seguridad de la República.

Art. 20. Siendo la via de comunicacion interoceánica de utilidad general, las autoridades de la República le dispensarán toda la proteccion posible con arreglo á las leyes.

Art. 21. El Gobierno se reserva hacer las modificaciones que crea convenientes al presente reglamento, cuando la experiencia en su ejecucion así lo exija.—Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.—México, Octubre 30 de 1857.—*Payno.*

Modelo número 1.

MANIFIESTO GENERAL de las mercancías que con destino al puerto de*.....*en el Istmo de Tehuantepec de la República Mexicana, conduce para el tránsito de uno á otro Océano el capitan que suscribe, ciudadano de*.....*en el buque *(aquí se determinará la nacionalidad del buque, si pertenece á la Compañía de tránsito, su clase, nombre y toneladas que mida),* ***consignado á la casa de***.....*(ó á la Compañía de tránsito, ó al mismo capitan ó sobrecargo.)*

Marcas y contramarcas	Números	Peso bruto de cada bulto	Número de bultos	Clase de los bultos	Clase en general de las mercancías	Remitentes	Consignatarios
J. A.	» »	» »	» »	Barriles	» »	» »	» »
O.	1 á 10	1 Un quintal	10 Diez	» »	Vino blanco	N. N.	N. N.
P. M.	1 á 10	1 Un quintal	10 Diez	Tercios de tamaño comun	Tejidos de algodon	» »	» »

Fecha en el punto de.....á.....de.....de.....

Firma, con juramento del capitan de no traer ningunos otros efectos en su buque, que los ya expresados para el solo tránsito de uno á otro Océano.

NOTA.—Bajo este órden se formará precisamente cada manifiesto de buque con cargamento destinado al tránsito, especificando todos y cada uno de los bultos, sean de la clase que fueren. La suma del total número de bultos, se expresará tambien porletra.

Modelo número 2.

FACTURA de los siguientes efectos, que el que suscribe remite para su tránsito de uno á otro Océano, por el Istmo de Tehuantepec de la República Mexicana, en el buque .....(*aquí se determinará la nacionalidad, clase y nombre del buque*), ***su capitan*** .....***á la consignacion de*** .....***del punto de*** .....***del expresado Istmo, para donde se dirige el buque.***

Marcas y contramarcas	Números	Número de bultos	Peso bruto de cada bulto	Clase de los bultos	Total peso neto de lo que deba pagar por peso	Total medida de longitud de los tejidos que deban pagar por medida	Ancho de los tejidos	Clase especificada de la mercancía	Valores
J. A.	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »
O.	1 á 10	10 Diez	1 Un quintal	Barriles	8 Ocho quintales	100,000 Cien mil yardas	1 Una yarda	Vino blanco	» »
P. M.	1 á 10	10 Diez	1 Un quintal	Tercios de tamaño comun	» »	» »	» »	Tejidos blancos de algodon ordinarios	» »

Fecho en el punto de.....á.....de.....de.....

(Firma del remitente)

NOTA.—Bajo este órden se formarán precisamente las facturas, especificando todos y cada uno de los bultos que bajo ella se remitan para su tránsito. La suma del total número de bultos, se expresará tambien por letra.

Modelo número 3.

***NOTICIA** que el capitan que suscribe da á la Aduana de este puerto, de los equipajes que tienen los pasajeros que ha traido á bordo el buque..... procedente de.....*

Número de bultos	Clasificacion de bultos	Nombres de los pasajeros	Nacionalidad de éstos

Fecha

Firma del capitan

Modelo número 4.

***NOTICIA** que da el capitan que suscribe á la Aduana de este puerto, del sobrante de rancho á bordo del buque de su mando.*

Número de bultos	Clase de los efectos	Peso ó medida de ellos	Valores

Fecha

Firma del capitan

Número 62.

Reglameto de 12 de Enero de 1858

para precaver se dañen las vias férreas.

EL C. AGUSTIN ALCÉRRECA, General de Brigada y Gobernador del Distrito de México, á sus habitantes, sabed:

Que entretanto se establecen en la República los ferrocarriles cuya construccion está autorizada por diversos supremos decretos, y la suprema autoridad se sirve expedir la ley penal que tenga á bien para castigar á quienes los dañen ó incurran en faltas que comprometan la seguridad de los trenes y aun la vida de los pasajeros que ellos trasporten, y habiéndose presentado ya algunos de estos casos en el ferrocarril de Guadalupe, en los cuales les ha impuesto á los culpables este Gobierno el correspondiente castigo; he venido en decretar, en obvio de los accidentes y desgracias á que la repeticion de tales faltas pudiera dar lugar, y en desempeño de las obligaciones que tengo de proveer á la seguridad de las personas y propiedades de los habitantes del Distrito, que respecto de los ferrocarriles en él establecidos y al servicio del público, y principalmente en el citado de Guadalupe, donde se hace uso del vapor como fuerza motriz, se observen las medidas provisionales siguientes:

Art. 1º La persona que voluntariamente destruya ó descomponga el carril, coloque algun obstáculo en el tránsito, ó emplee un medio cualquiera para embarazar ó contener la marcha de los trenes, ó para hacerle salir de los rieles, será castigado por la autoridad política con una multa de diez á doscientos pesos, ó con prision de uno á seis meses, ade-

más de satisfacer, así en el caso de pena pecuniaria como en el de corporal, la indemnizacion correspondiente; y de no poder pagarla, se le aumentará la prision en una mitad del tiempo de ella.

Art. 2º La persona que involuntariamente cometa alguna de las faltas especificadas en el artículo anterior, pagará, además de la indemnizacion, una multa de cinco á cien pesos, ó sufrirá la pena de tres dias á tres meses de prision; y de no poder indemnizar, se le aumentará la pena corporal en la proporcion prefijada.

Art. 3º Las penas gubernativas impuestas en los dos artículos que anteceden, sólo tendrán lugar cuando las faltas que en ellos se castigan no hayan causado accidente alguno desgraciado; pues en caso de avería de los trenes, muerte de los pasajeros, ó de heridas causadas á éstos, será consignada la persona culpable á la autoridad judicial, ya sea que haya obrado con ánimo deliberado ó sin él.

Art. 4º Este mismo procedimiento se observará con los maquinistas, conductores y demas empleados en el tren, siempre que por culpa ó dolo causen alguna desgracia, así como con los cocheros, carreteros y arrieros, cuando un tren choque dentro del camino con los coches, carros, bestias ó cargas que conduzcan.

Art. 5º Fuera de los casos en que sea indispensable pasar por encima del carril, y de las travesías de calles ó caminos, se prohibe al público atravesarlo, y transitar á pié ó á caballo á lo largo de la via, ya por medio de los rieles, ó fuera de ellos á las orillas de los terraplenes, tanto por el peligro á que se exponen los que lo hacen, como por lo que perjudican al camino; y con mayor razon se prohibe el tránsito sobre él en su longitud, de toda clase de carruajes y carros que no pertenezcan á los trenes, y de animales de carga ó sueltos que lo obstruyan y descompongan.

Art. 6º Se prohibe tambien á las personas que concurran á las estaciones del camino de fierro de Guadalupe con el objeto de tomar pasaje en otro cualquiera, pararse en ellas dentro de los rieles, y más si está próximo á pasar el tren, y cuando cambie de posicion la locomotiva; y á los transeuntes de las calles por donde pase éste, detenerse cerca de

los rieles, ó al pié de los terraplenes de uno y otro lado, miéntras pasa dicho tren; y aun estando parado, no se permitirá á nadie transitar entre él y la plataforma de la estacion de Guadalupe; pues de todo eso pueden resultar gravísimos accidentes.

Art. 7º Se prohibe, por último, para la comodidad y bien del público, fumar dentro de los carruajes de los trenes, y con especialidad en los de la línea de Guadalupe, donde por fuertes razones debe usarse esta precaucion, que por otra parte no grava al mismo público sino en unos cuantos minutos de privacion, y se proporciona en cambio conveniencia y seguridad.

Art. 8º Los empleados y guardas de los ferrocarriles del Distrito de México, serán considerados por el público, en el ejercicio de sus funciones, como agentes de policía; y tratándose de los delitos y faltas detalladas en este bando, y de las prevenciones y prohibiciones que él contiene, tendrán las facultades y obligaciones que dichos agentes ó guardas de policía, y aun podrán usar por lo mismo de las armas que á éstos se permiten.

Por tanto, mando se imprima y publique por bando, fijándose en los parajes de costumbre y circulándose á quienes corresponda.

México, Enero 12 de 1858.—*Agustin Alcérreca.*—*Luis G. Picazo*, oficial mayor.

Número 63.

Reglamento de 2 de Julio de 1858

para el servicio del ferrocarril de la capital de México á la villa de Tacubaya.

El Exmo. Sr. Gobernador, de acuerdo con la Empresa, ha determinado se observe el siguiente:

Art. 1º Los pasajeros, para tomar lugar en los trenes, estarán provistos de los boletos respectivos, que entregarán al recaudador de éstos en el momento que se los pidan.

Art. 2º El que no presente boleto, pagará una mitad más de la cuota á que se expende.

Art. 3º Los pasajeros no podrán tomar lugar en la plataforma en que esté colocado el cochero para dirigir las bestias de tiro; sólo podrán hacerlo, además del cochero, los empleados de la Empresa.

Art. 4º Los pasajeros podrán tomar lugar en los coches y salir de ellos en las estaciones y en el tránsito, avisando con anticipacion al conductor ó cochero para que se pare el tren, excepto en las curvas del camino y en las encrucijadas de las calles.

Art. 5º Los pasajeros, para entrar ó salir del coche, harán uso precisamente de la puerta de la plataforma que no ocupe el cochero que dirige los animales del tiro.

Art. 6º Se prohibe la entrada de perros en los coches, y los conductores tienen el derecho de arrojarlos fuera de ellos: el pasajero que se oponga, incurrirá en la multa de cinco pesos, que se aplicará á objetos de beneficencia por el Gobierno del Distrito.

Art. 7º Los coches tirados por sólo dos bestias, podrán conducir en

cada viaje hasta veinte personas sentadas y otras veinte en pié. Los coches grandes, tirados por cuatro ó más bestias, podrán conducir hasta sesenta pasajeros y otros tantos en pié.

Art. 8º Se prohibe encender fósforos y fumar en el interior de los coches, bajo la pena establecida en el bando de 12 de Enero de 1858.

Art. 9º El encargado de los trenes dará parte de las personas que infrinjan las prevenciones de este reglamento, al Gobierno del Distrito, para que imponga las penas establecidas.

Y de órden de S. E. lo hago saber al público para su conocimiento y cumplimiento.

México, Julio 2 de 1858.—*Francisco de P. Tavera*, secretario.

Número 64.

Decreto de 28 de Marzo de 1859

modificando el de 7 de Setiembre de 1857 que otorgó privilegio á la "Compañía de la Luisiana, de Tehuantepec," para el establecimiento de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

El Exmo. Sr. Presidente interino de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*EL C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

Que en atencion á las graves dificultades con que está tropezando actualmente la Compañía Louisiana, de Tehuantepec, para llevar á cabo la grande empresa de construir una via de comunicacion interoceánica por el Istmo; y considerando, por otra parte, que es del mayor interes para el porvenir de la República la pronta ejecucion de una obra tan importante, lo cual no podrá conseguirse sino estimulando por medio de concesiones generosas á los capitalistas nacionales y extranjeros, que han de facilitar los fondos que para ella son necesarios; he tenido á bien decretar que se modifique el decreto de 7 de Setiembre de 1857 que otorgó el privilegio para dicha empresa, en los términos siguientes:

Art. 1º En lugar del plazo de diez y ocho meses que fija el art. 3º, contados desde el dia de la fecha del decreto de concesion para comenzar el ferrocarril, se le concede el plazo de dos años, que comenzarán á contarse desde 1º de Abril del presente año; y cumplido este término, la Compañía deberá construir en cada uno de los años siguientes, una octava parte del referido ferrocarril hasta su conclusion.

Art. 2º En ambos lados de la línea del ferrocarril, donde existen terrenos de la propiedad del Gobierno, se concede á la Compañía una legua cuadrada de cada dos que se encuentren contiguas, alternando así sucesivamente en toda la extension del camino, y tomando la legua de uno y otro lado, de manera que no queden nunca unidas dos leguas para la Compañía, sino que entre ellas haya siempre una que quede en propiedad al Gobierno.

Art. 3º Para el camino carretero se le concede una faja de cien varas de ancho en toda su extension, y una legua cuadrada en cada uno de aquellos lugares en que haya necesidad de establecer estaciones, caballerizas ó corrales para los animales empleados en el servicio del camino.

Art. 4º En atencion á los grandes gastos que la Compañía tendrá que erogar para limpiar el rio de los troncos y otros obstáculos que embarazan su navegacion, para lo que tendrá necesidad de establecer estaciones para la prosecucion de estas obras, se le concede una legua de tierra alternada de cada lado del rio que deben transitar sus vapores, es decir, una legua de cada tres que se encuentren contiguas de la propiedad del Gobierno en ambas orillas; siguiéndose en esta concesion el mismo órden de alternativa que ha de observarse en los terrenos que se ceden á la Compañía en la línea del ferrocarril, y comprendiéndose esta concesion desde tres leguas adentro de la desembocadura del Goatzacoalcos, hasta el punto en que termine la navegacion de dichos vapores.

Art. 5º Las concesiones de que hablan los dos artículos anteriores, no tendrán efecto sino en el preciso caso de que las líneas de ferrocarril, carretera, y rio, atraviesen lugares donde haya terrenos del Gobierno, en una faja de una legua á uno y otro lado, sin quedar el Gobierno con ninguna obligacion respecto de terrenos de propiedad particular, pues acerca de éstos la Compañía se entenderá con los propietarios, celebrando con ellos los convenios que pueda.

Art. 6º Los sesenta años que fija el artículo 16 del decreto de 7 de Setiembre de 1857 para la duracion del privilegio, y que debian contar-

se desde la fecha de la concesion, se aumentan á setenta y cinco años, que deberán contarse desde el dia en que quede concluido el ferrocarril.

Art. 7º El art. 34 del citado decreto de 7 de Setiembre de 1857 queda reformado en estos términos:

«Este privilegio caduca porque la Compañía no cumpla con alguna de las obligaciones que le impone este decreto, ó porque infrinja alguna de sus restricciones; así como porque suspenda durante un año consecutivo los trabajos en el camino. Una vez perdido el privilegio en cualquiera de esos casos, conservará únicamente la Compañía, como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, así como la parte de camino ya concluida y las locomotivas, trenes y demas objetos empleados en su servicio; pero todo esto sin privilegio alguno para su uso, y el Gobierno de la República, ó el individuo ó compañía á quien éste conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el valúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.»

Art. 8º Se permite á la Compañía establecer á su costa en el puerto de Huatusco, un depósito de carbon de piedra y un astillero, para reparacion de los vapores que se ocupen en la conduccion de pasajeros y mercancías por el Istmo; pero sin que en ningun tiempo puedan tales establecimientos tomar el carácter de exclusivos ó privilegiados.

Por tanto, mando se imprima, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional de la H. Veracruz, á veintiocho de Marzo de mil ochocientos cincuenta y nueve.—*Benito Juarez.*—Al C. Miguel Lerdo de Tejada, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. H. Veracruz, etc.—*Lerdo de Tejada.*

Número 65.

Decreto de 27 de Agosto de 1859

de la Legislatura del Estado de Chihuahua, otorgando una concesion al general Trias en representacion de la Compañía Americana y mexicana, para el tránsito de un ferrocarril, penetrando desde un punto del Presidio del Norte á la Villa del Paso y al puerto de Guaymas.

EL C. ANTONIO OCHOA, Gobernador constitucional del Estado de Chihuahua, á los habitantes del mismo Estado, sabed:

Que el Congreso constituyente ha decretado lo que sigue:

El Congreso constituyente del Estado de Chihuahua ha decretado lo siguiente:

Art. 1º El Estado de Chihuahua da, otorga y concede al C. general Angel Trias, en representacion de la Compañía americana y mexicana, y para sus sucesores y representantes, de los terrenos baldíos que son propiedad del Estado, una faja de cien yardas de ancho á lo más, para el tránsito de un ferrocarril, penetrando por el puerto de la frontera oriental del Estado que la Compañía ó sus representantes designaren como más conveniente, desde el Presidio del Norte hasta la Villa del Paso, y dirigiéndose de allí dicho camino al Puerto de Guaymas ó cualquiera otro del Golfo de California en el Estado de Sonora, por los puntos del territorio del Estado de Chihuahua que más á propósito juzgaren y escogieren los concesionarios para la construccion del camino.

Art. 2º Los expresados concesionarios, sus sucesores y representantes, tendrán, además del terreno mencionado para establecer el camino, pleno poder y autoridad para entrar en cualesquiera tierras adyacen-

tes á él, de la propiedad del Estado, con el objeto de tomar de ellas piedra, maderas y tierra y demas materiales que puedan ser necesarios para la construccion del expresado ferrocarril, y para edificar puentes, hacer ademes, terraplenes y cualesquiera otras obras que puedan ser necesarias para la construccion y complemento del expresado camino.

Art. 3º Los particulares tienen obligacion de vender á la Empresa del ferrocarril los artículos que se necesiten para la construccion del camino. Si los expresados concesionarios, sus sucesores y representantes no pudiesen convenir con los propietarios sobre el precio de las tierras en que se sitúe y construya el expresado camino, ó sobre el precio de la piedra, madera, tierra y demas materiales que fuere necesario tomar ó remover de las tierras adyacentes para su construccion, será obligacion de ambas partes interesadas, elegir un árbitro cada una, para que ambas determinen el precio que deba pagarse por dichas cosas; pero si estos dos árbitros no pudieren convenirse en su determinacion, tendrán el deber de elegir una tercera persona que decida entre ellos. Si cualquiera dueño ó dueños de los expresados terrenos sobre que deba situarse el camino, ó de los que deban adjudicarse á los concesionarios y sus representantes ó sucesores, en la forma de leguas cuadradas alternadas, y en los términos que se expresarán despues, rehusare sujetarse al arbitraje de que habla este artículo, tendrán derecho dichos concesionarios, sus sucesores y representantes, de ocurrir á las autoridades del país, y obtener el beneficio de las leyes de expropiacion; y pagarán al dueño ó dueños de dichas tierras el precio á que sean avaluadas con arreglo á estas leyes.

Art. 4º Con el objeto de ayudar á la construccion de dicho ferrocarril y de aumentar el valor de los terrenos de propiedad pública, el Estado de Chihuahua da en perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, porciones alternadas de tierra de la propiedad del Estado, y de una legua cuadrada cada porcion por ambos lados del ferrocarril, y por todo el territorio del Estado en que corra, comenzando desde el límite oriental hasta el occidental. Los expresados cuadros alternados de una legua cuadrada cada uno, se numerarán en ca-

da lado, comenzando en ambos por el número uno en el Oriente, y extendiéndose en el órden numérico hácia el Occidente, de manera que el número uno del lado del Norte del camino se halle enfrente del número uno del lado del Sur opuesto.

Art. 5º El Estado de Chihuahua reservará para sí en pleno dominio en el lado Norte del expresado camino, todos los cuadros ó porciones señaladas por los números impares uno, tres, cinco, etc., y de la misma manera reservará para sí en el lado Sur del camino, todos los cuadros ó porciones señaladas con los números pares dos, cuatro, seis, etc. El Estado de Chihuahua da en pleno y perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, todos los cuadros ó porciones señaladas con los números pares en el lado Norte del camino; y de la misma manera todos los cuadros ó porciones señaladas con los números impares en el lado Sur del camino referido, siempre que dichos cuadros sean de la propiedad del Estado.

Art. 6º Si alguna ó algunas de estas porciones cuadradas, que el Estado da en pleno dominio á los concesionarios, perteneciesen en todo ó en parte á algun particular, compañía ó corporacion, quedarán exceptuadas dichas porciones en todo ó en parte respectivamente, de la concesion hecha en el artículo 5º que precede, y continuarán perteneciendo á tal individuo, compañía ó corporacion, de la misma manera que si esta concesion no hubiera sido hecha.

Art. 7º Los dichos concesionarios, sus sucesores ó representantes, podrán comprar tierras de individuos ó compañías, y pagarlas en dinero, ó bien sea en acciones del ferrocarril, proporcionándoles su incorporacion á la Compañía en los términos que ésta convenga con el dueño ó dueños de dichas tierras.

Art. 8º Los dichos concesionarios, sus sucesores ó representantes, quedan autorizados y con poder bastante para construir una línea telegráfica en toda la extension del ferrocarril, y para establecer las tarifas que sean justas y arregladas, sobre el cobro de las comunicaciones que se trasmitan. Todas las comunicaciones que se trasmitan por el Gobierno del Estado, serán libres de todo gravámen. Podrán los concesio-

narios establecer y colectar los precios de trasportes de pasajeros y mercancías por dicho camino, en los términos que más les convengan á los intereses de la Compañía y del público.

Art. 9º El Estado de Chihuahua toma á su cargo expedir leyes protectoras de la empresa á que se contrae este decreto, con los privilegios é inmunidades que sean necesarias para su establecimiento, conservacion y progreso. La Compañía estará sujeta al pago de derechos de los efectos y mercancías que se importen á la República mexicana para consumir en ella, con tal de que tales derechos se exijan con igualdad á los demas efectos y mercancías que se importen por otras personas. Se exceptuarán, sin embargo, del pago de los derechos municipales impuestos por el Congreso del Estado, las máquinas, maderas, herramientas, carruajes para trasportes, carbon de piedra, bestias y sus avíos, y cuantos útiles y enseres se introduzcan del extranjero ó se lleven del país, con destino á la construccion del ferrocarril y sus pertenencias.

Art. 10. El fondo capital de esta Compañía será de veinte millones de pesos, divididos en doscientas mil acciones de á cien pesos cada una; pero la Compañía tendrá el derecho de aumentar el fondo capital hasta la cantidad que pueda ser necesaria para el complemento del ferrocarril y línea telegráfica. Tendrá tambien derecho de tomar á crédito cualesquiera cantidades de dinero, no excediendo el interes del ocho por ciento anual, extendiendo los bonos correspondientes y garantizando el pago de ellos con hipoteca del camino, privilegio y franquicias de la Compañía y cualesquiera tierras ú otra propiedad raíz que pueda poseer.

Art. 11. El Estado de Chihuahua se obliga á no otorgar á persona alguna ó compañía, igual concesion á la que concede por la presente, no comprendiéndose en la anterior obligacion el derecho que se reserva el Estado para conceder terrenos á los que soliciten establecer ramales que, partiendo del ferrocarril de que trata esta ley, se dirijan al interior del Estado, prefiriéndose para esta última gracia en igualdad de circunstancias á la Compañía.

Art. 12. La construccion del ferrocarril se comenzará dentro de tres

años contados desde la fecha en que se obtenga definitivamente el privilegio necesario, y será proseguida vigorosamente hasta que dicho ferrocarril se termine. Si dentro del término ántes fijado no se han empezado los trabajos preparatorios, queda sin efecto ni valor la concesion que por esta ley se otorga á la Compañía.

Art. 13. Los concesionarios avisarán oportunamente al Gobierno del Estado, cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde ha de pasar el ferrocarril, para que se nombre el comisionado ó comisionados que representen al Gobierno en las operaciones que deban practicarse, y se haga con aprobacion de éste la designacion de los terrenos que el Estado ceda á los concesionarios, para establecer el ferrocarril y para los demas usos que se expresan en esta ley.

Lo tendrá entendido el gobernador del Estado y dispondrá lo necesario para su cumplimiento.

Dado en el salon de sesiones del Congreso de Chihuahua, á 26 de Agosto de 1859.—*José María Jaurriea*, diputado presidente.—*Mariano Saenz*, diputado secretario.—*José Félix Maceyra*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Palacio del Gobierno del Estado. Chihuahua, Agosto 27 de 1859.—*Antonio Ochoa.—Juan B. Escudero*, secretario.

Número 66.

Propuestas de 3 de Noviembre de 1859

acordadas por el Exmo. Sr. Ministro de Fomento, con la Empresa del camino de fierro de Veracruz, para la continuacion de los trabajos del mismo.

Secretaría de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—En la ciudad de México, á 30 de Julio de 1859, reunidos en conferencia los Sres. D. Antonio y D. Manuel Escandon, y D. Bernardo Couto, por la Empresa del camino de fierro, con el objeto de tomar en consideracion el proyecto presentado por los Sres. D. Hilario Elguero, D. Mariano Riva Palacio, D. Pascual Almazan y D. Nicolás Icaza, comisionados por el Supremo Gobierno para que deliberaran y propusieran los medios que á su juicio fueran eficaces para facilitar la ejecucion de la grandiosa obra del ferrocarril de México á Veracruz, removiendo los obstáculos que han entorpecido hasta ahora la construccion de esta via de comunicacion de tan inmensos resultados para la prosperidad del país, se dió lectura al proyecto indicado, cuya parte expositiva señala con claridad las causas que han influido más poderosamente en la suspension ó casi paralizacion de los trabajos del ferrocarril, especificándolas en el órden que han ocurrido, ó bien en el que se ha creido que debia clasificárselas, segun su influencia é importancia respectiva. Tomadas en consideracion por su órden, comenzó á discutirse la primera, que es la protesta que los acreedores al camino de Veracruz hicieron luego que llegó á su noticia la enajenacion que el Supremo Gobierno hizo del tramo construido entre Veracruz y San Juan. Sobre este punto el Sr. D. Bernardo Couto expuso, que la

protesta indicada causó el mal de frustrar una operacion que estaba ya muy avanzada, y la cual habria producido ciertos fondos ó recursos al concesionario D. Antonio Escandon, é hizo mérito de los fundamentos legales que tiene éste para exigir que el Gobierno le sanee la venta, conservándolo en su quieta y pacífica posesion. El Ministro de Fomento contestó, que siendo vendedor el Gobierno, tiene, por la naturaleza misma del contrato, la obligacion del saneo en los propios términos que las leyes lo imponen á los vendedores comunes; que por consiguiente, el Gobierno promoverá lo que es de su deber para cumplir aquella obligacion, y que á este efecto empleará los medios legítimos que sean propios del caso, para lograr que el comprador no sea inquietado ni burlado en el goce y posesion del tramo vendido; pero sin que por esto se entienda que el Gobierno consiente en que su obligacion de sanear tenga mayor latitud ú otra inteligencia diversa de la que tiene respecto de cualquier vendedor comun. Convenido este punto y resuelto que el Gobierno hará por su parte lo que corresponde, para remover cuanto ántes el obstáculo de la protesta, se pasó á tratar de la segunda causa especificada en el proyecto de la Comision.

El art. 20 del privilegio concedido á D. Antonio Escandon, destinó la mitad del 20 por 100 de mejoras materiales al pago del rédito anual que causa el capital de ocho millones en bonos del ferrocarril, y á la amortizacion de 2 por 100 tambien anual de la propia suma, y le apropió este derecho de tal modo que podia percibir sus productos directamente de las aduanas marítimas; mas las calamidades que sobrevinieron á la República, muy poco despues de arreglada esta estipulacion, han sido causa de que no se haya pagado todavía el primer semestre de réditos ni amortizado el 2 por 100 del capital, y que se adeude la mayor parte de la cantidad de cincuenta mil pesos que prestó el Sr. Escandon al Ministerio para que pudiera desprenderse sin dificultad de la mitad del producto de mejoras materiales. De estos hechos deduce el repetido Sr. Escandon, que no sólo están suspensos todos los empeños que contrajo con el Gobierno, sino que tiene derecho á indemnizacion por el daño que le ha causado la inobservancia de lo estipulado. El Minis-

tro de Fomento, sin negar los hechos asentados por el Sr. Escandon, manifestó que no está conforme en el principio de que el Gobierno deba indemnizacion por los perjuicios que haya resentido el concesionario á causa de no haber percibido la mitad del producto de mejoras materiales; porque como esta falta no ha procedido de la voluntad del Gobierno, ni tampoco ha podido expeditar la percepcion de dicho producto, no se le puede imputar aquella falta y de consiguiente no es responsable de los daños ó perjuicios que haya causado. Que, sin embargo, el Ministerio está dispuesto á adoptar el medio que propone la Comision, para facilitar en lo futuro la percepcion del expresado producto, emitiendo papel que lo represente, semejante á los permisos que se dan para la importacion de algodon extranjero, y con prohibicion de no hacer el pago más que en este papel, bajo la pena de nulidad, y de segunda paga luego que se descubra la infraccion. Adoptado este medio que se propone la Comision en los términos que está contenido en su dictámen, y bajo las condiciones que indica, el Gobierno da una prueba de que desea sinceramente facilitar el pago de los réditos y amortizacion anuales, y de que procura eficazmente la realizacion de la Empresa, prestándose á cuanto se le propone que tienda á hacer efectivas las estipulaciones contenidas en la concesion del privilegio. La Empresa, sin aceptar en cuanto al punto de hecho el concepto de que no ha dependido de la voluntad del Gobierno en todos los puertos la falta de pago que ella ha sufrido, ni en cuanto al derecho el principio de que no se la deben indemnizaciones, cuando independientemente de esa voluntad deja de cumplirse lo que con ella se estipuló, admitió el medio propuesto por la Comision y adoptado por el Gobierno, como un arbitrio para alejar en lo sucesivo el peligro de la falta de pagos.

La tercera causa que embaraza hasta cierto punto la ejecucion de la obra del camino de fierro, es el carácter de socio especial que tiene el Gobierno por el 20 por 100 de utilidades que le da el art. 28, sobre cuyo punto se expusieron diferentes observaciones, y la Comision propuso un arbitrio que concilia el interes del Gobierno con el deseo de la Empresa, que es de que no figure como socio especial. La Comision propone que

se den al Gobierno tres mil acciones de á cien pesos cada una, entregándole mil de ellas á la terminacion de cada uno de los tramos en que la Empresa divide la construccion del camino de esta capital al puerto de Veracruz. El Ministro hizo observar que el art. 28 está íntimamente enlazado con el 19, que creó el fondo de ocho millones de bonos denominados del ferrocarril, circunstancia por la cual no cree conveniente alterar la base del 20 por 100, dejando en todo su vigor y fuerza el 19; porque es de suponerse que la estipulacion del 20 por 100 se apoyó en el cálculo más ó ménos prudente, de que las utilidades cubrirán el rédito anual ó una gran parte de él; de consiguiente, será de mal efecto sustituir aquella base con lo que propone la Comision, porque podria sospecharse que se habia tratado de desmejorar la condicion del Gobierno. Por parte de la Empresa se contestó, que el art. 19 ninguna conexion tiene con el 28, ni se dió enlace alguno á las estipulaciones contenidas en uno y otro, cuando se ajustaron el año de 1857: que al decirse en el art. 22, que el ánimo del Gobierno era que no se aumentase ni en un peso la suma de la deuda nacional, se hizo referencia al capital de ésta, como resulta clarísimamente de la letra del mismo artículo; y que el aumento de la cuota del rédito, era la prestacion efectiva que hacia el erario, por el grande interes que tiene la nacion en que haya camino de fierro. Con ocasion de hablarse de este punto se suscitó una ligera discusion sobre dos materias importantes: ¿qué se entiende por utilidades? y ¿desde cuándo ha de comenzar el Gobierno á percibir las que le correspondan? El primer punto está resuelto en el artículo 28 citado: allí se dice que se tendrán por utilidades el sobrante que resulte entre los gastos generales de conservacion y locomocion, y del 6 por 100 anual que se aplique en calidad de réditos á los capitales invertidos en el camino. El contenido de este artículo supone que ha de acreditarse qué capitales se hayan invertido en la obra del camino, para liquidar con este conocimiento el importe de los réditos anuales. Con respecto al segundo punto, se explicó que hay derecho á las utilidades desde el dia en que se ponga al uso del público un nuevo tramo; y que una vez concluido el primero que se haga en la ruta á Puebla, queda sujeto el

de Guadalupe á la regla indicada, como que forma desde entónces parte de dicho tramo.

Cuando se concedió á D. Antonio Escandon el privilegio, se le impuso entre otras obligaciones, la de construir una penitenciaría y casa de inválidos, dentro del término de seis años; debiendo invertir en ambas obras la suma de un millon de pesos. Al efecto se le cedió por el término de seis años el sobrante que resulte en el fondo de minería, cubierto el rédito de 3 por 100 de los capitales á que está hipotecado, la asignacion que hoy disfruta el Seminario de Minería, y los gastos de la oficina del ramo.

El Sr. Escandon manifiesta que este compromiso le sirve de embarazo para consagrarse exclusivamente á la obra del camino de fierro, y pretende que se le exonere de la obligacion que contrajo; indicando que, supuestas las variaciones que ha introducido el Gobierno en el fondo de minería con relacion, principalmente, al rédito que estaban ganando los acreedores, el sobrante será mucho menor, si es que resulta alguno, y de consiguiente se le escasea el auxilio que se le asignó en el art. 36 del privilegio. Sobre este punto el Ministro de Fomento observa, que si para facilitar la construccion del camino, es conveniente, á juicio de la Empresa, omitir aquel artículo, puede hacerse, y de facto se exonera al Sr. Escandon de la obligacion que en el artículo se contiene; pero agregó que, deseando el Gobierno llevar al cabo lo más pronto posible la ereccion del monumento consagrado á perpetuar la memoria de la independencia nacional, que ha de elevarse en el centro de la plaza de esta capital, conforme al plan de la Academia de San Cárlos, la Empresa del camino de fierro quedará comprometida á anticipar los fondos necesarios para esa obra; debiendo el Gobierno cubrir el importe de estas anticipaciones con el producto correspondiente de las acciones que le pertenezcan en el mismo camino, y con el de 10 por 100 del derecho adicional de mejoras materiales, que hoy está reservado al Ministerio de Fomento. El Sr. Escandon aceptó esta nueva obligacion en los términos propuestos por el señor Ministro.

Despues de haber sido estos tres puntos objeto de las discusiones

tenidas en algunas conferencias, se tocaron varios defectos que tiene el decreto de 31 de Agosto de 1857, entre los cuales aparece como principal, la estrechez de los auxilios que el Gobierno facilita para llevar á debida ejecucion el proyecto de camino de fierro; defecto que, á juicio de la misma Comision, pudiera remediarse cediendo el Gobierno á la Empresa algunos terrenos de los que tiene en el istmo de Tehuantepec, en los Departamentos de Sonora y Sinaloa y el Territorio de la Baja California. La Comision propone que se conceda á la Empresa una mitad de los terrenos que corresponden al Gobierno, cuya concesion debe sujetarse á ciertas condiciones de colonizacion que ha de llenar la Empresa á fin de conciliar su interes particular con el general del país, que consiste en poblar sus terrenos baldíos con colonos laboriosos, morigerados y de hábitos análogos á los nuestros. El Ministro de Fomento aprobó desde luego esta idea, tanto porque tiende á estimular á los trabajadores del camino de fierro, halagándolos con la adquisicion de terrenos luego que llenen ciertas condiciones, cuanto porque facilita la colonizacion por medio del incentivo del trabajo y de la recompensa, que ha de consistir en la adquisicion de una propiedad territorial. Hecha, pues, como lo queda en este acto, la concesion á la Empresa, ella se encarga de presentar el proyecto de decreto respectivo al Gobierno para su aprobacion, en el cual se especificarán los acres que ésta ha de dar á los trabajadores que llenen ciertos requisitos y que reunan ciertas cualidades personales, y las obligaciones que han de cumplir para conservar la propiedad.

Despues de haber hablado de este punto, la Comision se ocupó en su dictámen de la reclamacion que la Empresa se propone hacer, por no haber satisfecho los réditos y el 2 por 100 de amortizacion de los mismos bonos, dando motivo á que ésta tenga en suspenso el cumplimiento de sus obligaciones, conforme á lo estipulado en el art. 26. Refiere tambien la complicacion que ha producido el negocio de Mr. Hargous, á quien se le dió en hipoteca de un préstamo de trescientos mil pesos que hizo al Gobierno, la suma de tres millones de bonos que debió entregar D. Antonio Escandon en el mes de Diciembre de 1858. Se ha

vencido el plazo en que el Gobierno se obligó á pagar, y el prestamista exige la hipoteca para realizarla y cubrirse de la cantidad prestada. Dos observaciones presentó sobre este punto el Ministro de Fomento; una contraida al derecho con que se considera D. Antonio Escandon de suspender el cumplimiento de sus obligaciones, y la otra con relacion á la hipoteca de los tres millones de bonos que debió de entregar en fin de Diciembre último.

La primera observacion tiene por objeto averiguar la verdadera y natural inteligencia del artículo 26, que autoriza la suspension de las obligaciones de la Empresa, en dos casos: en el de que sobrevenga fuerza mayor y en el de que no perciba lo que se asigna en el artículo 20 para pago del capital y réditos del nuevo fondo consolidado. Las obligaciones de la Empresa se reducen á las siguientes: 1ª Comprar por la suma de setecientos cuarenta mil pesos el número de acciones que representará el valor del tramo de Veracruz á San Juan, unido al de la calzada de Guadalupe, bajo la condicion expresa de que si hecho el avalúo del primero por peritos, excedia de aquella suma, el comprador de las acciones exhibirá en dinero efectivo y al contado el exceso. 2ª Construir dentro de seis años treinta leguas de ferrocarril en la ruta general, y ponerlas al uso del público dentro del mismo plazo. 3ª Hacer las exploraciones del terreno y levantar los planos que marquen la direccion general del camino de México á Veracruz, dentro de ocho meses á lo más contados desde 31 de Agosto de 1857. 4ª Liquidar cada seis meses lo que haya recibido por la consignacion de que habla el art. 20 para los efectos que expresa el 21. 5ª Pagar los réditos de los ocho millones de la deuda interior, desde el dia en que el Sr. Escandon recibió los del nuevo fondo. 6ª Afianzar el cumplimiento de esta obligacion á satisfaccion del Ministerio de Fomento. 7ª Comenzar los trabajos á los dos meses de que el Supremo Gobierno aprobara los planos levantados por los ingenieros, y mantener durante los ocho meses de la estacion de secas, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas, y en la de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion. Supongamos el primer caso que prevé el art. 26, que es el de que so-

brevenga fuerza mayor, y veamos cuáles de estas obligaciones han podido suspenderse en virtud de la estipulacion contenida en dicho artículo y si de hecho se han supendido.

La única obligacion cuyo cumplimiento pudiera haberse suspendido, es la de practicar dentro de cierto plazo, las exploraciones del terreno y la de levantar los planos; mas esta obligacion no ha estado ni está en suspenso; léjos de esto, se han practicado las exploraciones del terreno, y se han levantado los planos que marcan la direccion general del camino de México á Veracruz.

Es cierto que esta operacion no se ha practicado y concluido dentro de los ocho meses que fijó el art. 18; pero la dilacion no ha consistido en que los trabajos hayan estado paralizados, sino en que la operacion sobre el terreno ha tropezado con dificultades y obstáculos que la retardaron, á pesar de los esfuerzos y actividad de los ingenieros. De consiguiente, la obligacion del empresario con relacion á este trabajo, no ha estado en suspenso, lo que prueba que no sobrevino fuerza mayor, pues en tal caso no habria podido ejecutarse la exploracion del terreno. D. Antonio Escandon se obligó á construir dentro de seis años, treinta leguas de camino, y aunque van corridos dos, restan todavía cuatro, dentro de los cuales puede construir el tramo de treinta leguas que señala el art. 19. Por otra parte, falta para dar principio á los trabajos, que se presenten los planos al Gobierno para su aprobacion, desde cuya fecha podrá considerarse que corre el período de los seis años. La fuerza mayor no existe, ni ménos impide que se haga la presentacion de los planos que, segun parece, vienen ya en camino para esta capital, para que aprobados que sean, se dé principio á los trabajos.

Hay otras dos obligaciones que tampoco han podido caer bajo la suspension de que trata el art. 26, y son la de liquidar cada seis meses lo que D. Antonio Escandon haya recibido por la consignacion de que habla el art. 20 y el pago de réditos de los ocho millones de la deuda interior, que es de su cargo, segun lo dispuesto en el art. 22. Es de notarse que si se toma en cuenta el importe de los réditos vencidos hasta 31 de Diciembre último, y se une á lo que haya recibido el Sr. Escan-

don del producto del 20 por ciento de mejoras materiales, el Gobierno no será responsable á los tenedores de bonos del ferrocarril, más que á la suma de doscientos cuarenta mil pesos. Otra obligacion que no ha podido suspenderse es la de afianzar á satisfaccion del Ministerio el pago de los réditos de los ocho millones, y tal vez estará dada la fianza desde que se comenzó el contrato.

Del análisis que precede resulta que, ó no ha sobrevenido fuerza mayor ó caso fortuito, ó que si la ha habido no ha producido la suspension de las dos únicas obligaciones que podian suspenderse; la exploracion de los terrenos y levantamiento de planos, y la de construir el tramo de treinta leguas de camino en el período de seis años. Síguese ahora examinar si la falta de percepcion de los fondos asignados para el pago de capital y réditos del nuevo fondo, debe producir el efecto de suspender las otras obligaciones contraidas por el Sr. Escandon. Estas obligaciones son, la de liquidar cada seis meses lo que perciba de las aduanas marítimas, pagar los réditos de los ocho millones, afianzar el puntual cumplimiento de esta responsabilidad, y comenzar los trabajos de construccion á los dos meses de aprobados los planos. Es cierto que el Sr. Escandon ha dejado de percibir la mitad del derecho de mejoras materiales; pero este hecho no puede producir el efecto de suspension, más que de la obligacion de comenzar aquellos trabajos, lo que comprende no presentar los planos en el tiempo estipulado; pero las demas obligaciones subsisten en todo su vigor, y no es posible suspender sus efectos ni diferir su cumplimiento. Efectivamente, el Sr. Escandon no puede suspender la responsabilidad que contrajo de satisfacer los réditos que causan ocho millones de la deuda interior, porque como su responsabilidad depende del hecho de haber recibido igual suma en bonos del nuevo fondo, consumada la entrega de estos en 31 de Agosto de 1857, desde ese dia comenzó su responsabilidad, y no cesará hasta que el responsable entregue á la Tesorería general los ocho millones de la deuda interior, en los plazos que fija el art. 22. Ménos puede suspenderse el otorgamiento de la escritura de fianza que se obligó á dar el Sr. Escandon por ciento cincuenta mil pesos, para caucionar el pago

de los expresados réditos; sin embargo, en el expediente no aparece que haya cumplido esta obligacion; de consiguiente, no se ha afianzado el cumplimiento de la responsabilidad contraida por el Sr. Escandon. En vista de todas estas observaciones, el Ministro de Fomento concluyó diciendo: que el punto de perjuicios ocasionados á la Empresa por no haber percibido la mitad del derecho de mejoras materiales, debe omitirse absolutamente, comprometiéndose el Sr. Escandon á continuar todos los preparativos de la obra que tiene proyectada, comenzando por presentar los planos que se han levantado ya, á fin de que aprobados por el Gobierno, se emprendan luego los trabajos conforme á lo estipulado en el art. 24.

El Sr. Escandon expuso que no podia conformarse con la inteligencia que el Exmo. Sr. Ministro ha dado al art. 26 del decreto en que se concedió el privilegio; porque á su juicio, la suspension que allí se menciona, comprende las obligaciones *todas* que por el mismo decreto se impusieron á la Empresa: que por lo tanto cree que no corre contra ella plazo ninguno de los que en el mismo decreto se le fijaron. Que no obstante esto, ella, venciendo dificultades de todos géneros, y limitada á sus propios recursos, ha continuado trabajando con empeño. Que la Empresa no se obligó por el art. 18, á que la exploracion del terreno y la formacion de los planos quedaran hechas precisamente en ocho meses, pues sólo se estipuló que sólo se procuraria uno y otro dentro de ese plazo. Que tampoco tiene obligacion de pagar cantidad alguna por réditos de los ocho millones de pesos que se comprometió á entregar en *títulos* de la deuda interior, segun reza el art. 22 del citado decreto, porque los documentos de esa clase que los causan dejaron de producir dichos réditos desde 31 de Agosto de 1857, miéntras que los bonos emitidos en representacion del nuevo fondo creado para la construccion del camino de fierro, han comenzado á ganar el rédito que les está fijado desde 1º del siguiente mes de Setiembre del propio año; y que las fianzas que la Empresa ofreció, no para pagar los réditos, pues no reportan, como queda dicho, ninguna obligacion sobre este particular, sino para entregar el capital de los ocho millones de pesos y para las otras obli-

gaciones que se la previno caucionar, segun el tenor del mismo privilegio, fueron otorgadas en el tiempo y término correspondientes, habiéndose remitido al Ministerio de Fomento testimonio de ellas en 18 de Setiembre de 1857, cuyo recibo acusó con fecha 21 del mismo mes. El mencionado Sr. Escandon añadió que, adoptado por el Gobierno el medio de hacer efectivo en lo futuro el cobro del derecho de mejoras materiales, y deseoso de no suscitar dificultades ni embarazos á la administracion, que pueden entorpecer ó retardar los trabajos de construccion del ferrocarril, prescindiria de su derecho para exigir indemnizacion por lo que mira á los daños causados hasta esta fecha; pero sin que se entienda que esta renuncia es absoluta, pues expresamente declaró que conservaba y retenia el mismo derecho para exigir la debida indemnizacion por los daños que en adelante se le causasen. El repetido Sr. Escandon convino, por último, en que se tratase por separado el negocio de la hipoteca de los tres millones de pesos constituida en favor de Mr. Hargous.

La discusion que se suscitó con motivo de estas observaciones, dió lugar á tratar nuevamente de los embarazos que cria la calidad de socio especial que tiene el Gobierno, por el 20 por ciento de utilidades que le concede el art. 28 del decreto de 31 de Agosto, sobre cuyo punto propuso el Sr. Escandon convertir dicho 20 por ciento en acciones del ferrocarril, dando al Gobierno cinco mil, en todo el camino de esta capital hasta Veracruz, para conciliar por este medio el interes del mismo Gobierno con el propósito de la Empresa, de precaver en tiempo las dificultades y compromisos que produce naturalmente en la administracion y manejo de los negocios de la Sociedad, la categoría privilegiada de uno de los socios. El Ministro de Fomento repitió las consideraciones que habia expuesto anteriormente, á saber: que si se alteraba el carácter de socio especial que dió al Gobierno el artículo citado, podia interpretarse este cambio de una manera muy desfavorable, suponiendo que el importe anual del 20 por ciento de utilidades ha de ser mayor que el que corresponda á las cinco mil acciones: que por consiguiente podria decirse que se desmejoraba la condicion del Gobierno en provecho de

la Empresa. Sin embargo, el Ministro de Fomento añadió que, aunque esta consideracion es grave, no debe prevalecer de tal modo que se le subordinen todas las razones que demuestran la necesidad de prevenir por una parte las dificultades que prevé la Empresa, y por otra, las que podria causar la liquidacion periódica de las utilidades partibles entre los socios, principalmente si se toma en cuenta la intervencion directa que podria el Gobierno tener en dicha liquidacion por medio de sus empleados. Además, hay que considerar que, conforme al art. 28 del privilegio, ha de tenerse por utilidades el sobrante que resulte de los gastos generales de conservacion y locomocion, y del 6 por ciento anual que se aplique en calidad de réditos á los capitales invertidos en el camino: de consiguiente, es incierto el importe anual de dichas utilidades, como que dependen de los gastos generales del camino y de las circunstancias de los tiempos. Esta consideracion, y muy particularmente la mira que tiene el Gobierno de asegurar la subsistencia de la Escuela Nacional de Agricultura, señalándole desde ahora la percepcion anual del mismo rédito que tenia cuando la capital sufrió en el mes de Marzo de este año el asedio de las fuerzas que acaudillaba D. Santos Degollado, determinaron al Ministro de Fomento á aceptar seis mil acciones en todo el camino de fierro de México á Veracruz, en lugar del 20 por ciento de utilidades. En vista de esto, queda acordado que el Gobierno tiene dos mil acciones en cada uno de los tramos de dicho camino; esto es, en el de México á Puebla dos mil, igual número en el de este último punto á Orizaba, y dos mil en el de Orizaba á Veracruz; obligándose D. Antonio Escandon á satisfacer á la Escuela de Agricultura, desde el próximo mes de Enero en adelante, supuesta la expedicion del decreto y reglamento respectivos, propuestos por la Comision para el cobro de derechos de mejoras materiales y la admision efectiva de los bonos que se emitan, la suma de quince mil pesos por mensualidades anticipadas, cuyo anticipo se cubrirá con el producto del 10 por ciento de mejoras materiales que le queda al Ministerio de Fomento.

Reasumiendo todos los puntos que han sido objeto de las conferencias tenidas y de la discusion entre el Ministro de Fomento y el

concesionario del privilegio, se acuerdan las proposiciones siguientes:

Primera.— El Gobierno consiente en que se emitan bonos del 20 por ciento de mejoras materiales, á efecto de que solamente con ellos se pague en los puertos el derecho adicional de ese nombre. El Ministro de Fomento expedirá en consecuencia el decreto y reglamento correspondientes.

Segunda.—En lugar del 20 por ciento de utilidades que concede al Gobierno el art. 28 del decreto de 31 de Agosto de 1857, consiente en representar seis mil acciones en todo el ferrocarril de esta capital á Veracruz, divididas por iguales partes en los tres tramos que siguen: de México á Puebla, de esta ciudad á Orizaba, y de este último punto á Veracruz.

Tercera.—D. Antonio Escandon queda exonerado de la obligacion que contrajo por el art. 36 del expresado decreto, de construir una Penitenciaría y una casa de Inválidos; pero se obliga á anticipar al Ministerio de Fomento (siempre que expedido el decreto y reglamento concernientes á los bonos de que habla la proposicion 1ª, sean éstos efectivamente admitidos en las aduanas marítimas) las cantidades que necesite para realizar el pensamiento de levantar en la plaza de esta capital el monumento á la Independencia nacional propuesto por la Academia de San Cárlos. Tambien anticipará bajo igual condicion, quince mil pesos al año por mensualidades que han de contarse desde Enero de 1860 en adelante, para la Escuela Nacional de Agricultura. El Gobierno cubrirá el importe de ambas anticipaciones con el producto correspondiente á las seis mil acciones de que habla la proposicion 2ª, cuando ellas comiencen á rendirlo, y con el de la mitad del derecho de mejoras materiales que toca al Ministerio de Fomento, la cual queda sola y miéntras dan producto las acciones, afecta desde luego á una y otra responsabilidad.

Cuarta.—De la parte de terrenos baldíos que el Gobierno se ha reservado en los contratos de apeo y deslinde, celebrados hasta la fecha con los Sres. Jecker y Compañía y otros, queda aplicada á la Empresa del ferrocarril una mitad de aquella, pudiendo la misma Empresa dar

las que le convengan á los trabajadores extranjeros ó nacionales que sean de buena conducta y quieran colonizar esos terrenos. La propia Empresa reglamentará estas concesiones, como queda indicado, en el respectivo lugar de esta acta, sometiendo los reglamentos á la aprobacion del Gobierno.

Quinta.—D. Antonio Escandon renuncia al derecho de exigir indemnizacion por los perjuicios que le han resultado del no cumplimiento de las estipulaciones á que el Supremo Gobierno se obligó. Pero esta renuncia tiene lugar únicamente respecto de los daños causados hasta esta fecha; más de ninguna manera respecto de los que en lo de adelante se le causen.

Sexta.—Siendo la mira principal que el Gobierno ha tenido en las correcciones que se han hecho al privilegio original, el expeditar la construccion del camino de fierro, y hacer que esta obra de tan grande interes nacional se ponga efectivamente en actividad, queda acordado que D. Antonio Escandon, en uso de la facultad que le da el art. 12 de dicho privilegio, proceda sin demora á organizar la Compañía que tiene proyectada, para comenzar los trabajos entre esta capital y la ciudad de Puebla, y á presentar al público sus estatutos y prospecto. Si por medio de las suscriciones que de él se obtengan no se reune en un término que no exceda de cuatro meses, la cantidad de acciones que la obra exige, se adoptarán por el Gobierno en un decreto, los arbitrios que para completarla consulta la Comision, sobre los fondos municipales de las ciudades de México y Puebla, Establecimiento de Minería y Academia Nacional de San Cárlos.

Tratáronse en seguida algunos otros puntos de pormenor; y habiéndose por último leido atentamente la minuta del decreto que propone la Comision, y en que resume la totalidad del privilegio, tal como á su juicio debe quedar para lo sucesivo, se estimó que en efecto seria muy oportuno que en una sola pieza se contengan todas las reglas que en adelante han de gobernar las relaciones que haya entre la autoridad pública y la Empresa del camino de fierro, evitándose las dudas y confusion á que pudiera acaso dar márgen la necesidad de consultar, en

los casos que ocurran, dos documentos diversos; á saber, el decreto de 31 de Agosto de 1857 y la presente acta. En consecuencia, se acordó que á continuacion se asienten las partes de dicho privilegio que quedan vigentes, con las modificaciones, enmiendas ó ampliaciones que nacen de los arreglos ahora ajustados; que se redacte todo en forma de artículos, como lo hizo la Comision para mayor claridad; que esos artículos se sometan á la aprobacion del Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República, para que, si se sirve otorgarla, se entienda corregido, modificado y adicionado el repetido privilegio, se comunique así por el Ministerio de Fomento á la Empresa, y se libre órden á un escribano para que lo reduzca á escritura pública, que firmarán las personas que han asistido á estas conferencias. En ejecucion de este acuerdo se han redactado los siguientes artículos que regirán desde el momento que fueren aprobados por el Exmo. Sr. Presidente, y se promulgarán por decreto si más adelante lo solicitare así la Empresa.

Art. 1º D. Antonio Escandon, como cesionario de la Compañía denominada Mosso hermano, tiene privilegio exclusivo, concedido originariamente en 27 de Abril de 1855 y renovado con varias alteraciones en 2 de Agosto del mismo año y 31 de Agosto del de 1857, para la construccion y explotacion de un camino de fierro, desde el puerto de Veracruz, en el Seno Mexicano, hasta Acapulco ó cualquier otro punto que elija de las costas del Pacífico. En el tramo que corra de la capital hasta dichas costas, si á juicio de los peritos que nombre el Gobierno hubiere puntos en que sea impracticable el establecimiento de un camino de fierro, ó de tal manera costoso que sus productos, segun cálculo prudente, no correspondan á la inversion que exijan, se formarán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion, y de la longitud absolutamente necesaria.

Art. 2º D. Antonio Escandon podrá aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos, ó cualquier otro medio de trasporte que se considere más adecuado.

Art. 3º El curso del camino en toda su extension será el que el re-

conocimiento de los terrenos designe como más á propósito, procurando que toque en las grandes poblaciones, como Puebla, Querétaro y Guadalajara, y que atraviese los distritos de mayor importancia para la agricultura y minería.

Art. 4º D. Antonio Escandon tendrá facultad de establecer ramales del mismo camino, en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, presentando previamente al Gobierno, en cada caso, el proyecto respectivo para su aprobacion; pero no por esto se entenderá que desde ahora le queda otorgado privilegio exclusivo para la construccion de dichos ramales.

Art. 5º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la nacion, se entregarán á D. Antonio Escandon, libres de toda retribucion, y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á particulares, se le adjudicarán, previa la debida indemnizacion á sus antiguos dueños, con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 6º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, terrenos, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, serán libres, por el término de treinta años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos, decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuesto, contribucion ni arbitrio, durante el espacio de cincuenta años, que empezarán á correr para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

Art. 7º La cantidad de dinero que, por las exenciones concedidas en el artículo anterior, puede la Empresa del ferrocarril exportar libre de derechos, nunca excederá del valor que, segun los presupuestos que

se presentarán al Gobierno, tuvieren los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Empresa del camino, por espacio de veinticinco años, exportar libre de todo derecho, hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

Art. 8º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y establecimientos del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar, de toda capitacion y contribucion sobre sueldos y salarios, y de cargos concejiles durante el tiempo que sirvan en el camino; ménos en el caso de guerra extranjera.

Art. 9º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas, fósiles y demas materiales subterráneos explotables, que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de plena propiedad del dueño del camino, sujetándose éste en todo á las reglas prescritas por la Ordenanza de Minería, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino ni causar perjuicio á terceras personas.

Art. 10. Antes de que se emprendan nuevas obras en el camino, ya sean por cuenta del actual propietario del privilegio, ya por la de alguna Compañía que al efecto forme, se levantarán planos de los tramos ó líneas que deban ponerse en via de construccion, y se someterán á la aprobacion del Gobierno.

Art. 11. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, el propietario del privilegio fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando conocimiento de ella al Supremo Gobierno.

Art. 12. D. Antonio Escandon tiene facultad de comenzar, seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyere, con tal que no sea á algun Gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar el privilegio mismo sin previo consentimiento del Supremo Gobierno de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó más

Compañías para llevar á cabo la obra; de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una Empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan, nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas, y ante los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro que se pueda ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar, segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este contrato.

Art. 13. Sin perjuicio de lo que exija el servicio de las poblaciones, los reos que fueren condenados á obras públicas se destinarán á la del camino de fierro, en la forma que disponga un reglamento que se formará, de acuerdo con el Ministerio de Fomento.

Art. 14. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa del camino, por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán, caduque el privilegio general, la Empresa del camino conservará la propiedad y uso de todos sus valores y del tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

Art. 15. Habiendo importado seiscientos noventa mil setecientos setenta y seis pesos el valúo que del tramo de ferrocarril llamado de San Juan á la salida de Veracruz, hizo el perito elegido al efecto por el Gobierno, y teniendo entregados por precio de él D. Antonio Escandon setecientos cincuenta mil pesos desde el año de 1857, queda el indicado tramo en absoluta y exclusiva propiedad de la Empresa del camino de fierro de Veracruz al Pacífico, conforme al contrato de venta que en el citado año se ajustó y consumó entre el Gobierno y el mismo D. Antonio Escandon. La dicha propiedad se le ha trasmitido, con ca-

lidad de libre de todo censo, gravámen é hipoteca, anterior á la celebracion de la venta; y le será saneada en todo tiempo por la administracion pública, la cual lo mantendrá en el quieto y tranquilo goce de lo que le vendió, contestando, satisfaciendo y arreglando cualquiera pretension que en contra de este pacto se formalice.

Art. 16. D. Antonio Escandon se compromete solemnemente á que dentro del plazo de seis años, contados desde el dia en que aprobase el Gobierno los planos respectivos, estarán en uso para el público treinta leguas mexicanas á lo ménos de ferrocarril, en el tramo general de Veracruz á México. Las treinta leguas serán todas á la salida del puerto ó á la salida de la capital, ó partidas entre uno y otro punto, á eleccion de la Empresa, y en la proporcion que ella encuentre más conveniente. Si faltare á esta estipulacion, incurrirá en una multa de ciento cincuenta mil pesos, cuyo pago está garantizado con la fianza que tiene recogida el Ministerio de Fomento.

Art. 17. Habiéndose practicado, á pesar de las dificultades que ha presentado la actual situacion de la República, el reconocimiento de los terrenos por donde debe llevarse el camino de Veracruz á México, se procurará empeñosamente que los planos trabajados por los ingenieros, se presenten al Gobierno dentro del término de cuatro meses, contados desde hoy, para que pueda recaer sobre ellos la aprobacion de que habla el art. 10. La direccion del camino desde México hasta las costas del Pacífico, se fijará despues que estén concluidas las treinta leguas mencionadas en el artículo precedente.

Art. 18. Para auxiliar el Supremo Gobierno la construccion del tramo á que se refiere el artículo 16, está creado un nuevo fondo consolidado de deuda pública, del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos con la denominacion de: *Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México.* Este fondo gana rédito de un cinco por ciento anual, y el capital será pagado en el espacio de cincuenta años, amortizándose cada año un dos por ciento. Los bonos de este nuevo fondo pertenecen á D. Antonio Escandon, como propietario del privilegio.

Art. 19. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de dicho rédito de cinco por ciento y la amortizacion de dos por ciento de capital, se harán siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas uno ni otro de estos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decrete ó convenga respecto de la deuda nacional. Y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia por el término necesario para que quede amortizada esta deuda, la mitad de lo que produzca el veinte por ciento que en las aduanas marítimas se cobra conforme á la Ordenanza de 31 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento. Mas si esta mitad no alcanzare para pagar íntegros los réditos, y hacer la amortizacion convenida de capital, se tomará de la otra mitad y de las demas rentas públicas, si ni aun ella alcanza, lo que fuere necesario para llenar ambos objetos, pues en todo caso es obligacion de la República, que el rédito establecido se pague exactamente, y que se haga sin falta cada año la amortizacion de dos por ciento del capital del fondo. Se compromete, por último, el Gobierno, á no hacer en la Ordenanza de Aduanas variacion alguna, por lo que respecta á dicho veinte por ciento, que pueda disminuir su actual producto.

Art. 20. Para asegurar más el cumplimiento de lo establecido en el precedente artículo, el derecho de veinte por ciento de mejoras materiales será representado en lo sucesivo por un papel público semejante á los permisos para la importacion de algodon extranjero, el cual papel será emitido por el Ministerio de Fomento, conforme á un reglamento que expedirá el mismo. Y ningun importador podrá en adelante satisfacer el derecho de mejoras en numerario, ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, pena de quedar sujeto á segunda paga en cualquier punto del interior donde el hecho se aclare. La dicha segunda paga será de doble cantidad de la que el derecho importe, exhibiéndose la mitad en el papel de mejoras para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes y aprehensores.

Art. 21. El Ministerio de Fomento entregará á la Empresa del camino de fierro la cantidad de papel que estime suficiente; y la Empresa tendrá obligacion de mantener siempre en los puertos y en la ciudad de México, competente surtido de él, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Empresa venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa en favor del Erario.

Art. 22. Los Administradores de las Aduanas marítimas y fronterizas remitirán directamente al Ministerio de Fomento en cada correo el papel de mejoras que se les haya presentado en pago de derechos; y por este dato el Ministerio liquidará con la Empresa, cada seis meses, la cuenta de réditos y la de amortizacion del capital de los ocho millones, siendo obligacion de la Empresa entregar en el acto en dinero efectivo todo lo que sobre, despues de cubiertos ambos objetos. Además, para que el Ministerio no carezca de toda entrada desde un semestre á otro y pueda atender á los demas objetos de su institucion, la Empresa queda obligada á ministrarle mensualmente la cantidad de veinte mil pesos á buena cuenta de lo que alcance para fin del semestre; entendiéndose esta obligacion de la Empresa, siempre que el papel de mejoras sea efectivamente recibido en las Aduanas de los puertos. Se advierte, por último, que todo el que éstas vayan remitiendo al Ministerio de Fomento por los derechos que se les hayan pagado, deberá ser amortizado, mediante alguna horadacion, ú otra contraseña que haga imposible el que vuelva á ponerse en servicio.

Art. 23. Además de la multa á que queda sujeto D. Antonio Escandon en caso de no cumplir la obligacion que tiene contraida por el artículo 16 del presente decreto, perderá en ese mismo caso el fondo especial que para el pago de réditos de los ocho millones de pesos de los nuevos bonos del camino de fierro, queda establecido en los arts. 19 y 20.

Art. 24. D. Antonio Escandon, á los dos meses de que el Supremo Gobierno haya aprobado los planos que han levantado los ingenieros, comenzará sin demora la construccion del tramo de que habla el art. 16.

Es obligacion suya mantener, durante los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

Art. 25. Concluido que sea el expresado tramo, se fijarán por mútuo acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa, los plazos, modo y términos en que han de ejecutarse los demas tramos en que se divida la ruta total. En el caso de que despues de dos meses no puedan convenirse, ocurrirán al medio establecido en el artículo final de este decreto para los casos de diferencia.

Art. 26. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro, se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán, si no obstante lo estipulado en los artículos 19 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna, para el pago de capital y réditos del nuevo fondo consolidado; entendiéndose la suspension de las obligaciones de la Empresa por sólo el tiempo que dure el embarazo, ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso quedan á salvo los derechos de la Empresa, para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se le originen.

Art. 27. Tendrá tambien la Empresa la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. Por último, la Empresa puede establecer, para el servicio del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir para esto de obstáculo.

Art. 28. Con el objeto de simplificar y expeditar las relaciones entre el Gobierno y la Empresa del camino de fierro, y obviar los embarazos que en la práctica pueda ofrecer la disposicion contenida en el art. 28 del decreto de 31 de Agosto de 1857, está convenido que en lugar del veinte por ciento que por él debiera percibir la Hacienda pública en las utilidades liquidadas del ferrocarril, se le entregarán dos mil ac-

ciones, á cien pesos cada una, en el tramo de México á Puebla, otras dos mil en el de Puebla á Orizaba, y otras dos mil en el de Orizaba á Veracruz. Estas acciones serán de la misma idéntica clase que las que se emitan al público y tomen los particulares conforme al artículo 12. En consecuencia, la Hacienda pública queda constituida en la clase de los demas accionistas, sin diferencia alguna, con la representacion y el número de votos que le corresponda en proporcion del de acciones que adquiere. Concluido que sea el camino de Veracruz, se fijarán las que hayan de dársele en el que se forme para el Pacífico.

Art. 29. Disfrutará tambien el Supremo Gobierno la baja de una mitad de los precios que por tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran acaso cometerse, queda solemnemente estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, deberá librarse órden especial y determinada del Ministerio de Fomento para los directores de la línea.

Art. 30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barreras movibles que, cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta las puentes, socavones y demas obras de arte, necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

Art. 31. El Supremo Gobierno de la Nacion y los gobiernos de los Departamentos y autoridades locales, impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilios en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 32. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa, y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mis-

mas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Art. 33. El privilegio que hoy posee D. Antonio Escandon, caduca: 1º por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo, en todo ó parte, á un gobierno extranjero; 2º, por hipotecar el privilegio mismo á cualquier individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del Supremo Gobierno; y 3º, por no cumplir con las obligaciones que le imponen las artículos 16 y 24 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones, conforme al artículo 12, ni el que puedan hipotecarse los trozos de camino que se vayan construyendo, *así como los bonos del nuevo fondo* (*que segun el artículo 18, son propiedad de D. Antonio Escandon*), con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

Art. 34. La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere el artículo anterior, no sólo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se refieren los artículos 16 y 23.

Art. 35. En el puerto de Veracruz tiene la Empresa la facultad: 1º, de construir dentro de la plaza almacenes á lo largo de la muralla, la cual puede variar, previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la Guerra; 2º, de construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento; 3º, de hacer entrar una locomotora de servicio dentro de la ciudad, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un incendio. La Empresa será responsable por los perjuicios que este remotísimo accidente pudiera causar.

Art. 36. Quedan rescindidas por mútuo consentimiento las obligaciones que por los artículos 36 y 37 del citado decreto de 31 de Agosto de 1857, contrajeron el Gobierno y D. Antonio Escandon, relativas á la construccion de una Penitenciaría y una casa de Inválidos en esta capital. En consecuencia, el Ministerio de Fomento hará cancelar la fianza que se le otorgó en ejecucion del citado artículo 37.

Art. 37. La Empresa del camino de fierro se obliga á anticipar al dicho Ministerio (siempre que expedido el decreto y reglamento concernientes á los bonos de que habla el art. 20, sean éstos efectivamente admitidos en las aduanas marítimas de la República) las cantidades

que vaya necesitando para realizar el pensamiento de levantar en la plaza de esta capital el monumento á la Independencia, propuesto por la Academia de San Cárlos. Tambien anticipará, bajo la misma condicion, quince mil pesos al año, por mensualidades que han de contarse desde Enero de 1860 en adelante, para la Escuela Nacional de Agricultura. El Gobierno cubrirá el importe de ambas anticipaciones con el producto correspondiente á las seis mil acciones de que habla el art. 28, cuando ellas comiencen á rendirlo, y con el de la mitad del derecho de mejoras materiales que toca al Ministerio de Fomento, la cual queda sola, y miéntras dan producto las acciones, afecta desde luego á una y otra responsabilidad.

Art. 38. El sobrante que en lo sucesivo haya en el fondo de Minería, deducidos los sueldos de oficina, el mantenimiento del colegio, y el rédito de los acreedores del ramo, se aplicará cada mes, total y exclusivamente, á tomar acciones de las que emita al público la Empresa del camino de fierro. Las acciones que se adquieran, son propiedad del establecimiento de Minería.

Art. 39. De la parte de terrenos baldíos que el Gobierno se ha reservado en los contratos de apeo y deslinde celebrados hasta ahora respecto de los terrenos de Tehuantepec y Sonora con los Sres. Jecker y Cª, queda aplicada y apropiada á la Empresa del ferrocarril una mitad, pudiendo la misma Empresa dar los terrenos que le convenga, á los trabajadores nacionales y extranjeros que sean de buena conducta y quieran colonizarlos. La Empresa reglamentará estas concesiones, sometiendo á la previa aprobacion del Gobierno los reglamentos á que ellos deben sujetarse. Para que la traslacion de dominio quede plenamente atestada, se extenderá una escritura solemne.

Art. 40. D. Antonio Escandon renuncia al derecho de exigir indemnizacion por los perjuicios que le han resultado de no haberse cumplido exactamente las estipulaciones á que se obligó el Supremo Gobierno en el decreto de 31 de Agosto de 1857. Pero esta renuncia tiene lugar únicamente respecto de los daños causados hasta la fecha de hoy, no respecto de los que se causen en adelante.

Art. 41. La Empresa da por recibidos los seiscientos mil pesos que representan los réditos vencidos en los tres primeros semestres, en compensacion de la cesion de terrenos baldíos hecha por el artículo 39, y de las cantidades que hasta esta fecha ha percibido de la mitad del 20 por 100 de mejoras materiales y del fondo de minería. En consecuencia, se cortarán los cupones que representen aquel valor y se entregarán ó en la Tesorería general ó al representante de la República, en Paris ó en Lóndres, dentro de cuatro meses, y D. Antonio Escandon enterará, ántes del 31 de Diciembre del corriente año, en la propia Tesorería general, la parte no exhibida de los tres y medio millones de títulos ó bonos de la deuda interior, cancelándose en consecuencia la escritura de fianza que dió á este efecto.

Art. 42. Siendo la mira principal que el Gobierno se ha propuesto en las correcciones que se han hecho al privilegio original, el expeditar la construccion del camino de fierro, y hacer que esta obra de tan grande interes nacional se ponga efectivamente en actividad, queda acordado que D. Antonio Escandon, en uso de la facultad que por el dicho privilegio tiene, proceda sin demora á organizar los trabajos entre esta capital y la ciudad de Puebla, presentando al público el prospecto y estatutos respectivos. Si por medio de las suscriciones que de él se obtengan, no se reune, en un término que no exceda de cuatro meses, el número de acciones que la obra exige, se adoptarán desde luego por el Gobierno en un decreto los arbitrios que para completarlo ha consultado la Comision sobre los fondos municipales de las ciudades de México y Puebla, Establecimiento de Minería y Academia Nacional de San Cárlos.

Art. 43. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Empresa. Dichos árbitros, ántes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y del tercero no habrá apelacion ni recurso alguno.

Art. 44. Los precedentes artículos se promulgarán en forma de de-

creto si más adelante conviniere á la Empresa del camino de fierro que así se haga, pero sin perjuicio de que surtan todos sus efectos, y sean estrictamente obligatorios para ambas partes, desde luego que los apruebe ahora el Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República.

Con lo que se terminó la reunion, firmando las personas que á ella concurrieron, la presente acta.— *O. Muñoz Ledo.*—Por mí y poder de mi hermano D. Antonio Escandon, *Manuel Escandon.—Dr. Bernardo Couto.*—(Un sello del Ministerio de Fomento.)—Noviembre 3 de 1859.

Dada cuenta al Exmo. Sr. Presidente, se sirvió aprobar, en uso de sus ámplias facultades, los acuerdos contenidos en la presente acta, así como los artículos en que quedan refundidas todas las obligaciones del Gobierno y la Empresa del camino de fierro. Póngase en conocimiento de ésta; y á su tiempo librese órden al escribano D. Ramon de la Cueva, para que extienda la escritura pública que está convenida.

ADVERTENCIA.—*Este Convenio fué aprobado cuando en México se encontraba el Gobierno llamado reaccionario.*

Número 67.

Decreto de 4 de Agosto de 1860

previniendo que las acciones de toda Empresa se extiendan en papel sellado.

Con esta fecha se ha servido dirigirme el Exmo. Sr. Presidente interino constitucional de la República el decreto que sigue:

EL C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que con objeto de fomentar debidamente las rentas públicas, dando á las leyes la amplitud y claridad que deben tener, para que sean fielmente ejecutadas, así como tambien para formar la graduacion que debe existir en el pago de los impuestos en proporcion de los capitales; en uso de las facultades con que me hallo investido, he tenido á bien decretar:

Art. 1º Los bonos y documentos que bajo cualquiera forma se expidan para justificar la propiedad de las acciones en toda negociacion ó empresa que se haga por compañía, para la explotacion de minas, apertura de caminos ó cualquiera otra empresa hecha por sociedad y que para ellas no se tire una escritura pública especial para cada accion, se extenderán en el papel de segunda clase ó de actuaciones, á que se refiere el art. 14 de la ley de 14 de Febrero de 1856, conforme á las reglas siguientes:

I. Se usará del sello primero «con valor de ocho pesos,» en aquellos bonos ó documentos cuyo importe represente un capital desde cuatro mil pesos en adelante.

II. Se usará del sello segundo «con valor de cuatro pesos,» en aquellos que representen un valor desde un mil pesos y que no lleguen á cuatro mil.

III. Se usará del sello tercero «valor de cuatro reales,» en los que representen un valor desde cien pesos y que no lleguen á mil.

Art. 2º Estas compañías podrán, si así lo desearen, hacer uso de papel particular con las contraseñas que les convengan, conforme al artículo 37 de la ley de 14 de Febrero de 1855, para las libranzas y facturas de particulares; pero sin estar obligadas á no presentar para su sello ménos de cien; pues de esta clase de documentos pueden sellárseles el número que les sea necesario.

Art. 3º La Administracion general de la renta mandará abrir los sellos correspondientes, para llenar las prevenciones del artículo anterior, sujetándose, para ejecutar esta operacion, á las mismas reglas que para el papel de libranzas y facturas.

Art. 4º Se usará del sello de la quinta clase ó de facturas, cuentas y recibos, á que se refiere el art. 33 de la citada ley, «con valor de seis granos,» en todos los conocimientos que para el trasporte de mercancías, equipajes, plata ú oro pasta y acuñada, y en general toda especie de carga, expiden los capitanes ó consignatarios de los buques de altura y cabotaje y los dueños de carros ó recuas, ya los expidan por sí, ya por medio de corredores.

Art. 5º La falta del uso del papel sellado correspondiente en los casos que previene el art. 1º de este decreto, se castigará con una multa de cinco por ciento, que pagarán cada una de las personas que hubieren firmado en él y las que lo hubieren admitido. Dichos documentos no podrán hacer fe en juicio; mas se considerarán revalidados con sólo acreditarse el pago de las multas causadas segun el presente decreto, que serán impuestas, distribuidas y cobradas conforme á las reglas establecidas en la ley general de papel sellado.

Art. 6º Igual pena tendrán los que dejen de hacer uso del papel sellado en los casos que previene el art. 4º, con la diferencia de que para el cobro de la multa se avaluarán las mercancías á que se refieren los

conocimientos, y sobre el avalúo se exigirá el cinco por ciento á cada una de las personas que hayan tenido parte en la infraccion, ya por haber producido el conocimiento, ya por la admision que hayan hecho de él; conformándose en todo á las reglas establecidas en la ley de 14 de Febrero de 1856.

Dado en el Palacio Nacional de la Heróica Ciudad de Veracruz, á cuatro de Agosto de mil ochocientos sesenta.—*Benito Juarez.*— Al C. Pedro de Garay y Garay, Ministro de Hacienda y Crédito Público.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento.

Dios y Libertad. H. Veracruz, Agosto 7 de 1860.— *Garay y Garay.*

Número 68.

Decreto de 6 de Setiembre de 1860

cediendo á la Empresa del ferrocarril de la ciudad de Veracruz á Medellin el derecho que pueda tener el Gobierno á los terrenos que dicha Empresa necesite.

El Exmo. Sr. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

EL C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que usando de las ámplias facultades con que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º El Gobierno de la Union cede el derecho que pueda tener sobre alguno ó algunos de los terrenos que la Empresa del férrocarril de esta ciudad á Medellin necesite ahora ó en adelante, los cuales poseerá ella en propiedad perpetua, sin necesidad de retribucion alguna.

Art. 2º Los materiales de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del ferrocarril, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, estarán exentos en todo tiempo de toda clase de derechos á su introduccion y extraccion de este puerto. De contribuciones que pueda imponer la Federacion, estará libre dicho ferrocarril por el término de veinte años.

Art. 3º Las cantidades de dinero que la Empresa del mismo necesite embarcar para la compra de materiales y útiles en el extranjero, estarán libres de derecho de exportacion, previa manifestacion de la

Junta Directiva al administrador de la Aduana marítima de este puerto, en cada caso.

Art. 4º El Gobierno de la Union concede al propio camino, por via de subvencion, la cantidad de diez mil pesos que quedará entregada á la Junta Directiva, por cuartas partes, en el presente año.

Art. 5º El Gobierno de la Union disfrutará en la conduccion de los trenes de guerra, municiones y tropas que se haga por el ferrocarril de que se trata, la baja de una mitad de los precios que la expresada Junta Directiva establezca para el público.

Art. 6º Por parte de los funcionarios públicos que dependan del Gobierno de la Union, se prestará al ferrocarril expresado toda la proteccion y los auxilios que estén en su posibilidad, sin perjuicio de tercero.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional de Veracruz, á seis de Setiembre de 1860.—*Benito Juarez.*—Al C. José de Empáran, Ministro de Fomento.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios y Libertad. H. Veracruz, Setiembre 8 de 1860.—*Empáran.*

Número 69.

Certificado de 12 de Octubre de 1860

relativo á que á la Empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico le fué cedida la mitad de las dos terceras partes de los terrenos baldíos que resultaron en Sonora y Tehuantepec segun el contrato con Jecker.

Segunda clase.—Medio real.—Para el bienio de mil ochocientos sesenta y sesenta y uno.—Ramon de la Cueva, escribano, público de la nacion: Certifico y doy fe que, por escritura otorgada ante mí el dia veintinueve de Diciembre del año próximo pasado, el Exmo. Sr. Ministro de Fomento, Lic. D. Octaviano Muñoz Ledo, en nombre del Supremo Gobierno de la Nacion, y cumpliendo con lo pactado en el artículo treinta y nueve del convenio celebrado con la Empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico en tres de Noviembre, y reducido á escritura tambien, ante mí, en veintiocho del mismo Diciembre, cedió á la expresada Empresa la mitad de las dos terceras partes de terrenos baldíos que le deben corresponder en los Estados de Sonora y en el Istmo de Tehuantepec, segun los contratos de apeo y deslinde de terrenos baldíos, celebrados con los Sres. D. Juan Bautista Jecker y Cª., los cuales contratos quedaron reasumidos en escritura igualmente otorgada ante mí el cuatro de Agosto de cincuenta y nueve, en la que el Exmo. Sr. Ministro de Fomento declaró, en voz y nombre del Supremo Gobierno, que los Sres. Jecker y Cª habian adquirido legítimamente, en plena propiedad y dominio, la tercera parte de todos los terrenos baldíos que tenian deslindados, descritos y planografiados en el Istmo de Tehuantepec, tocándole las otras dos al Supremo Gobierno.

Y para que conste, siento la presente en México, á doce de Octubre de mil ochocientos sesenta.—*Ramon de la Cueva*, escribano público de la nacion.

Número 70.

Decreto de 25 de Octubre de 1860

prorogando el plazo concedido á la Compañía Luisiana de Tehuantepec por decreto de 28 de Marzo de 1859 para la apertura del Istmo.

Secretaría de Estado y del Despacho de Fomento, Colonizacion, etc. —El Exmo. Sr. Presidente interino constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

EL C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se proroga el plazo concedido por el art. 1º del decreto de 28 de Marzo de 1859 á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec, de manera que ésta pueda comenzar á construir el ferrocarril el dia 1º de Abril de 1862, debiendo concluirlo á los siete años, contados desde el mismo dia.

Art. 2º No se contará, en el plazo expresado de los siete años, el tiempo en que puedan suspenderse los trabajos de construccion de dicho ferrocarril, y podrá ampliarse ese plazo, si la suspension dependiese de guerra civil ú otros casos de fuerza mayor, legalmente comprobados.

Por tanto, mando se imprima, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en la H. Veracruz, á 25 de Octubre de 1860.—*Benito Juarez.*—Al C. José de Empáran, Ministro de Fomento.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios y Libertad. H. Veracruz, Octubre 25 de 1860.—*Empáran.*

Número 71.

Resolucion de 13 de Marzo de 1861

declarando nulo el art. 39 del contrato celebrado el 3 de Noviembre de 1859, sobre concesion de terrenos á la Empresa del ferrocarril de Veracruz.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.— Seccion 4ª—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido declarar nulo y de ningun valor el art. 39 del contrato que con vd. celebró, en 3 de Noviembre de 1859, la faccion rebelde que entónces gobernaba en la capital de la República, y por el cual se concedió á la Empresa del camino de fierro de Veracruz á México, una tercera parte de todos los baldíos que hubiera en el Estado de Sonora y el que fué territorio de Tehuantepec.

Lo que digo á vd. de suprema órden para su inteligencia.

Dios y Libertad. México, Marzo 13 de 1861.— *Ramirez.*— Al Sr. D. Antonio Escandon.

Número 72.

Decreto de 17 de Marzo de 1861

de la Legislatura del Estado de Sonora, concediendo privilegio al C. general Angel Trias y Compañía Americana y Mexicana, para la construccion de un ferrocarril de la frontera Norte de aquel Estado al puerto de Guaymas.

IGNACIO PESQUEIRA, Gobernador constitucional del Estado de Sonora, á sus habitantes, sabed:

Que por el Honorable Congreso del mismo Estado se me ha comunicado lo que sigue:

Número 26.— El Congreso del Estado de Sonora, á nombre del pueblo, decreta:

Art. 1º El Estado de Sonora da, otorga y concede al C. general Angel Trias el privilegio que por sí y en representacion de la Compañía «Americana y Mexicana,» formada en Nueva York, ha solicitado para construir un camino de fierro de cien metros de ancho, que partiendo desde un punto á propósito de la frontera Norte del Estado, línea divisoria con los Estados-Unidos, ó Noroeste, límite con Chihuahua, venga á terminar al puerto de Guaymas ó á cualquiera otro, en el Golfo de California, en este mismo Estado.

Art. 2º La direccion del camino entre los dos extremos de que habla el artículo anterior, será la que marquen los ingenieros que la Empresa elegirá para el efecto, despues de practicar el debido reconocimiento, debiéndose, ántes de dar principio á la obra, someter los planos que se levanten y proyectos que formen, á la aprobacion del Gobierno.

Art. 3º Los terrenos necesarios, así como los materiales para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones,

siendo propiedad del Estado y hecho el deslinde de las tierras por cuenta de la Empresa, se le adjudicarán á ésta, libres de toda retribucion, en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos y materiales de construccion pertenecientes á particulares, se les adjudicarán, previa la debida indemnizacion á sus antiguos dueños, con arreglo á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 4º Los materiales de construccion, de procedencia nacional y extranjera, y demas que sean necesarios para el servicio del camino, el de sus empleados y trabajadores, así como los trenes y carruajes de trasporte, máquinas, herramientas y cuanto más sea necesario á la construccion y conservacion del camino, serán libres de todo impuesto del Estado, cualquiera que sea su denominacion, durante la construccion del camino; pero no lo serán las mercancías, las cuales deberán pagar sus derechos en las respectivas aduanas y transitar por el camino con los requisitos legales.

Art. 5º Desde el dia en que el camino se ponga en uso, tampoco será gravado por contribuciones por el espacio de veinticinco años. Los empleados, operarios y toda clase de trabajadores ocupados por la Compañía empresaria en el camino, estarán exentos del servicio militar durante el tiempo que se hallen en el de la misma Compañía, excepto en caso de guerra extranjera.

Art. 6º Las minas, criaderos de carbon, sal, aguas, que se encontrasen en las excavaciones ó en la superficie del terreno concedido para la construccion del camino, serán propiedad de la Empresa con sujecion á las leyes de la República.

Art. 7º El Estado de Sonora toma á su cargo el expedir leyes protectoras de esa Empresa con los privilegios ó inmunidades que sean necesarias para el establecimiento del camino, su conservacion y progreso; y las autoridades del Estado impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilios en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 8º Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el Resguardo de la

Empresa (el cual gozará de las mismas consideraciones que el de las rentas nacionales), y serán entregados á la autoridad respectiva, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Art. 9º Con objeto de ayudar á la construccion de dicho ferrocarril y de aumentar el valor de los terrenos de propiedad pública, el Estado de Sonora da en perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, la mitad de los terrenos baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado del camino y por todo el territorio del Estado en que corra, comenzando por el límite oriental hasta el occidental. Los expresados baldíos que se encontrasen dentro de la legua lateral, por ambos lados del camino, se dividirán donde su extension lo permita, en cuadros de una legua cuadrada cada uno, y donde estos baldíos tuvieren ménos de dos leguas en su longitud á lo largo del camino, ó ménos de la legua lateral para cualquiera de los lados en que se hallen en correspondencia con dicho camino, se dividirán por mitad, perteneciendo una mitad á la Compañía y otra al Estado. Estas porciones así divididas, se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el número uno en el Oriente y siguiendo en el órden numérico hácia el Occidente, de manera que el número uno del lado Norte del camino, se halle enfrente del número uno del lado Sur opuesto, á no ser que pasando el camino por puntos en que sólo haya baldíos por un solo lado dentro de la legua lateral, hubiere puntos de interseccion con terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden dicho, y siguiendo siempre la numeracion prescrita para las porciones de terrenos por ambos lados, se irá hasta el fin.

Art. 10. El Estado de Sonora reservará para sí en pleno dominio en el lado Norte del expresado camino, todas las porciones señaladas por los números impares 1, 3, 5, etc., y de la misma manera reservará para sí en el lado Sur del camino, todas las porciones señaladas con los números pares 2, 4, 6, etc., cediendo en pleno y perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, las porciones señaladas con los números pares en el lado Norte del camino, y de la misma ma-

nera las porciones señaladas con los números impares en el lado Sur del repetido camino. Si resultare que por el caso de interseccion previsto en el artículo 9º anterior, se encontrasen más porciones de terreno en un lado del camino que en el otro, aquellas que hubiere de exceso en alguno de los lados, serán divididas por mitad entre el Estado y los concesionarios, procurando siempre que al lado de una porcion de dichos concesionarios se encuentre otra del Estado.

Art. 11. Los concesionarios, sus sucesores y representantes podrán comprar tierras de individuos ó compañías y pagarlas en dinero ó bien sea en acciones del ferrocarril, proporcionándoles su incorporacion á la Compañía en los términos que ésta convenga con el dueño ó dueños de dichas tierras.

Art. 12. El Estado de Sonora dará además á los concesionarios, sus sucesores y representantes, el local suficiente en la bahía, puerto ó ensenada donde termine el camino, para el embarque ó acarreo de todos los objetos que se trasporten por el ferrocarril, permitiendo igualmente la construccion de un muelle en el citado punto para hacer más cómodo el embarque y desembarque de todo cuanto se trasporte por dicho camino.

Art. 13. Se concede igualmente á la Empresa, sus sucesores y representantes, privilegio para establecer un telégrafo magnético á lo largo de la ruta de fierro, y para establecer las tarifas que sean justas y arregladas sobre el cobro de las comunicaciones que se trasmitan. Todas las comunicaciones que se trasmitan por el Gobierno del Estado, serán libres de todo gravámen.

Art. 14. La Compañía puede dividir y subdividir su capital en el número de acciones que juzgue oportuno, y de estas acciones puede disponer libremente, como de propiedad particular, trasfiriendo á las personas y corporaciones no aceptadas, el dominio absoluto de ellas, conforme á las leyes y á los reglamentos que se formen. La Compañía tiene además facultades para hipotecar el camino que construyere, con tal que no sea á gobierno extranjero; mas para hipotecar el privilegio mismo, será con previo conocimiento del Gobierno del Estado.

Art. 15. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa, por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán, caduque el privilegio general, la Empresa del camino conservará la propiedad y uso de todos sus valores y del tramo ó tramos del ferrocarril que hubiere ya construido.

Art. 16. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, la Empresa fijará la tarifa de precios que han de cobrarse para la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Gobierno para los fines consiguientes.

Art. 17. En compensacion de las concesiones hechas por el presente, la Compañía empresaria tendrá obligacion, segun las reglas que de comun acuerdo se dicten, de que todo el trasporte que se haga por el camino, de trenes, municiones, tropas y empleados del Gobierno, se hará por la mitad del precio fijado en las tarifas.

Art. 18. El Sr. Trias, como representante de la Empresa, queda obligado á que en el término de diez y ocho meses á lo más, contados desde que quede otorgado por el Estado este privilegio, estén hechas las exploraciones y levantados los planos que marquen la direccion del camino, á fin de que recaiga sobre ellas la aprobacion del Gobierno.

Art. 19. El Sr. Trias se compromete igualmente á tener en uso dentro del término de cuatro años contados desde la sancion, por el Ejecutivo del Estado, del presente decreto, cinco leguas mexicanas á lo ménos, del camino de fierro que se debe construir. Si faltare á esta estipulacion, pagará una multa de treinta mil pesos fuertes que afianzará á satisfaccion del Gobierno despues de otorgado el presente privilegio.

Art. 20. Cuando el camino de fierro atraviese un camino público, se construirán por la Empresa las obras necesarias para evitar que se embaracen las comunicaciones.

Art. 21. La Compañía y todos los extranjeros que tomen parte en

la Empresa, ya como accionistas, empleados ó con cualquiera otro título ó motivo, no tendrán en lo concerniente al camino de fierro y contratos anexos de cualquiera especie, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

Art. 22. Ninguna concesion de ferrocarril podrá hacerse por el Estado, cuyo derrotero sea el mismo que aquel que se señale por la Compañía concesionaria del presente, á no ser que pase á una distancia á lo ménos de treinta leguas mexicanas.

Art. 23. El privilegio concedido por el presente al Sr. Trias, caduca por las causas siguientes:

1ª Por enajenacion, cesion ó hipoteca que se hiciere á gobierno extranjero.

2ª Por no cumplir con las estipulaciones establecidas en los artículos 18 y 19 del presente decreto.

Art. 24. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro, se suspenderán si sobreviniese fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo.

Art. 25. En caso de que se ofrezca duda sobre la interpretacion ó ejecucion de este contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, nombrados uno por el Gobierno del Estado y otro por la Empresa. Dichos árbitros, ántes de conocer en el negocio objeto de la diferencia, nombrarán un tercero en discordia, cuya decision será definitiva sin apelacion de ninguna clase.

Comuníquese al Ejecutivo para su sancion, promulgacion y observancia.

Salon de sesiones del Honorable Congreso. Ures, Marzo 5 de 1861. —*Julian Escalante*, diputado presidente.—*Cirilo Ramirez*, diputado secretario.—*Francisco M. Buelna*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé su debido cumplimiento.

Dado en el cuartel general del Agua Caliente, á 17 de Marzo de 1861. —*I. Pesqueira.*—*J. P. Robles*, oficial mayor.

Número 73.

Contestacion en 1º de Abril de 1861

á D. Manuel Escandon, ofreciéndole que el Gobierno atenderá su instancia relativa á que se dispensen del pago de derechos de fortificacion los carros que transiten por el ferrocarril de S. Juan.

Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.—Seccion 4ª—Conforme vd. me pide en su oficio, fecha 23 del próximo pasado, dí cuenta al Exmo. Sr. Presidente con su pretension, relativa á que se dispense el pago de derecho de fortificacion á los carros ó carga que transiten por el carril de San Juan; y como S. E. abunda en la mejor disposicion para ayudar y proteger á todas las empresas útiles, ha tomado en consideracion la instancia y se propone atenderla tan luego como definitivamente se arreglen con la superioridad por la Empresa, los puntos pendientes aún respecto al mismo ferrocarril; lo que digo á vd. en respuesta á su oficio relativo.

Dios y Libertad. México, Abril 1º de 1861.—*Ortega.*—Sr. Director del ferrocarril, D. Manuel Escandon.

Número 74.

Decreto de 5 de Abril de 1861

concediendo privilegio á D. Antonio Escandon para la construccion de un ferrocarril desde el puerto de Veracruz hasta Acapulco ó cualquier otro puerto del mar Pacífico.

El Exmo. Sr. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

EL C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º D. Antonio Escandon tiene privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro, desde el puerto de Veracruz, en el Golfo mexicano, hasta Acapulco ó cualquier otro puerto que elija del Mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del Estado de Guanajuato á la del de Querétaro, segun el decreto de 1º de Junio de 1857. Como por los trabajos preliminares que se han practicado, consta que en la parte comprendida entre México y Veracruz, es practicable el establecimiento de un camino de fierro, en todo este tramo ésta será la via; pero respecto de la parte que ha de enlazar México con el puerto del Pacífico, en los tramos en que, á juicio de los ingenieros que al efecto nombre el Gobierno, sea impracticable el establecimiento de ferrocarril, ó de tal manera costoso que los productos probables no correspondan á la inversion que exija, se formarán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion, y de la longitud absolutamente necesaria, y en este caso quedan ex-

peditos para establecer un ferrocarril los que lo soliciten en esos puntos.

Art. 2º D. Antonio Escandon podrá aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea, para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos, ó cualquier otro medio de trasporte que se considere más adecuado. Esta concesion se entiende sin perjuicio de las que para navegacion se hubiesen concedido ántes del dia 2 de Agosto de 1855, y estén en su valor y fuerza el dia en que el citado D. Antonio Escandon haga uso de las franquicias que le otorga este artículo.

Art. 3º El curso del camino, en toda su extension, será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos, designe como más á propósito, procurando que toque en las grandes poblaciones, y que atraviese los distritos de mayor importancia para la agricultura y minería. Como segun el reconocimiento practicado y el trazo propuesto y aprobado ya, el tramo de México á Veracruz no pasa por Puebla, es obligatorio para la Empresa comunicar esta última ciudad con la capital de la República por medio de un ramal, entendiéndose lo mismo respecto á las demas poblaciones principales, como Querétaro y Guadalajara, en el caso que el trazo que se adopte para el tramo del camino correspondiente no pase por ellas.

Art. 4º D. Antonio Escandon tendrá facultad para establecer ramales del mismo camino, en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, presentando previamente al Gobierno, en cada caso, el proyecto respectivo para su aprobacion: no se entiende por esto privilegiado desde ahora para construir dichos ramales, excepto aquellos que, segun el artículo anterior, sean necesarios, y que por lo mismo son obligatorios para la Empresa.

Art. 5º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la nacion, se entregarán á D. Antonio Escandon, libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á las municipalidades ó á los Estados, se le adjudicarán con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública; el valor de dichos

terrenos tasado por dos peritos, uno por parte de la Empresa y otro por parte del propietario, y un tercero en caso de discordia, será pagado en acciones del tramo de ferrocarril correspondiente. Por lo que toca á los terrenos de los particulares, la Empresa podrá ocuparlos conforme á la misma ley de expropiacion por causa de utilidad pública, sirviendo de base para los avalúos, lo que la finca paga por contribucion de tres al millar: el valor se pagará en dinero efectivo.

Art. 6º Los materiales de construccion, de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, serán libres, por el término de treinta años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuesto, contribucion, ni arbitrio, durante el espacio de cincuenta años, que empezarán á correr para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

Art. 7º La cantidad de dinero que por las exenciones concedidas en el artículo anterior, puede la Empresa del ferrocarril exportar libre de derechos, nunca excederá del valor que, segun los presupuestos que se presentarán al Gobierno, tuviesen los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Empresa del camino, por espacio de veinticinco años, exportar libre de todo derecho, hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pagos de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

Art. 8º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar, de toda capitacion y de cargos concejiles durante el tiempo que sirvan en el camino, ménos en el caso de guerra extranjera.

Art. 9º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas, fósiles y demas materiales subterráneos explotables que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de plena propiedad del dueño del camino, sujetándose éste en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de Minería, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino, ni causar perjuicio á terceras personas.

Art. 10. Antes de que se emprendan nuevas obras en el camino, ya sean por cuenta del actual propietario del privilegio, ya por la de alguna compañía que al efecto forme, se levantarán planos de los tramos ó líneas que deban ponerse en via de construccion, y se someterán á la aprobacion del Gobierno.

Art. 11. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, el propietario del privilegio fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Supremo Gobierno, para los fines consiguientes.

Art. 12. D. Antonio Escandon tiene facultad de comenzar, seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyere, con tal que no sea á algun gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar el privilegio mismo sin previo consentimiento del Supremo Gobierno de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó más compañías para llevar á cabo la obra; de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas y ante los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar, segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este contrato.

Art. 13. Los reos que fueren condenados á obras públicas en los Es-

tados por donde pase el camino, se destinarán á éste, sin perjuicio de lo que exige el servicio de las poblaciones, segun el reglamento especial que se forme de acuerdo con el Ministerio de Fomento.

Art. 14. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa del camino por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbran respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que más adelante es especificarán, caduque el privilegio general, la Empresa del camino conservará la propiedad y uso de todos sus valores, y del tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

Art. 15. Habiendo importado $690,776 el valúo que del tramo de ferrocarril llamado de San Juan, á la salida de Veracruz, hizo el perito elegido al efecto por el Gobierno, y teniendo entregados por precio de él D. Antonio Escandon $750,000 desde el año de 1857, queda el indicado tramo en absoluta y exclusiva propiedad de la Empresa del camino de fierro de Veracruz al Pacífico, conforme al contrato de venta que en el citado año se ajustó y consumó entre el Gobierno y el mismo D. Antonio Escandon. La dicha propiedad se le ha trasmitido con calidad de libre de todo censo, gravámen é hipoteca anterior á la celebracion de la venta, y le será saneada en todo tiempo por la administracion pública, la cual lo mantendrá en el quieto y pacífico goce de lo que le vendió, contestando, satisfaciendo y arreglando cualquiera pretension que en contra de este pacto se formalice.

Art. 16. D. Antonio Escandon se compromete solemnemente á que dentro del plazo de cinco años estará en uso para el público la parte de la ruta general y el ramal de ferrocarril necesario para unir la capital de la República con la del Estado de Puebla, sin suspender por esto los trabajos del camino ya comenzado de Veracruz para el Interior. Si faltare á estas estipulaciones, incurrirá en una multa de trescientos mil pesos fuertes, cuyo pago garantizará á satisfaccion del Ministerio de

Fomento, ántes de pasar quince dias de expedido el presente decreto.

Art. 17. Estando ya aprobada la ruta que debe seguir el ferrocarril de México á Veracruz, se fijará la que ha de llevar el camino de la primera ciudad hasta las costas del Pacífico, despues que esté concluido el tramo de que habla el artículo precedente.

Art. 18. Para auxiliar el Supremo Gobierno las obras á que se refiere el artículo 16, está creado un nuevo fondo consolidado de deuda pública, del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos con la denominacion de: *Bonos de la construccion del camino de fierro de Veracruz á México.* Este fondo gana rédito de un cinco por ciento anual, y el capital será pagado en el espacio de veinticinco años, destinándose anualmente la cantidad constante de quinientos sesenta mil pesos para el pago de réditos y amortizacion del capital; de modo que de la anualidad se tomará en primer lugar la suma bastante para el pago de los réditos del capital que se adeude, y el resto se aplicará por amortizacion de los ocho millones.

Art. 19. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de dicho rédito de cinco por ciento, y la amortizacion correspondiente del capital, se harán siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas uno ni otro de estos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decrete ó convenga respecto de la deuda nacional. Y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia por el término necesario, lo que produzca el veinte por ciento que en las aduanas marítimas se cobra conforme á la Ordenanza de 21 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento. Mas si esto no alcanzare para pagar íntegros los réditos, y hacer la amortizacion convenida de capital, se tomará de las demas rentas públicas lo que fuere necesario para llenar ambos objetos, pues en todo caso es obligacion de la República, que el rédito establecido se pague exactamente, y que se haga sin falta cada año la amortizacion estipulada del capital del fondo.

Art. 20. Para asegurar más el cumplimiento de lo establecido en el

precedente artículo, el derecho de veinte por ciento de mejoras materiales será representado en lo sucesivo por un papel público, el cual será emitido por el Ministerio de Fomento, conforme á un reglamento que expedirá el mismo. Y ningun importador podrá en adelante satisfacer el derecho de mejoras en numerario, ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, pena de quedar sujeto á segunda paga. Esta será de doble cantidad de la que el derecho importe, exhibiéndose la mitad en el papel de mejoras para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes y aprehensores.

Art. 21. El Ministerio de Fomento entregará á la Empresa del camino de fierro el papel que ahora emite, en la cantidad que estime suficiente, y la Empresa tendrá obligacion de mantener siempre en los puertos y en la ciudad de México, competente surtido de él, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Empresa venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa en favor del Erario.

Art. 22. Los administradores de las Aduanas marítimas y fronterizas remitirán directamente al Ministerio de Fomento en cada correo el papel de mejoras que se les haya presentado en pago de derechos; y por este dato el Ministerio liquidará con la Empresa, cada seis meses, la cuenta de réditos y la de amortizacion del capital de los ocho millones, siendo obligacion de la Empresa entregar en el acto en dinero efectivo todo lo que sobre, despues de cubiertos los doscientos ochenta mil pesos que como mitad de los quinientos sesenta mil asignados para ambos objetos, corresponden á un semestre. Además, para que el Ministerio no carezca de toda entrada desde un semestre á otro, la Empresa queda obligada á ministrarle mensualmente la cantidad de veinte mil pesos á buena cuenta de lo que alcance para fin del semestre; entendiéndose esta obligacion de la Empresa, siempre que el papel de mejoras sea efectivamente recibido en las Aduanas de los puertos.

Art. 23. Además de la multa á que se refiere el artículo 16, perderá

el Sr. Escandon, en el caso que el mismo artículo trata, el privilegio y el fondo especial que para el pago de réditos y desamortizacion de los ocho millones de pesos de los nuevos bonos del camino de fierro, se ha consignado en el art. 18.

Art. 24. D. Antonio Escandon comenzará dentro de dos meses, cuando más tarde, la construccion del tramo de que habla el art. 16. Es obligacion suya mantener, durante los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

Art. 25. Concluido que sea el expresado tramo, se fijarán por mútuo acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa, los plazos, modo y términos en que han de ejecutarse los demas tramos, atendiendo á la longitud, costo é importancia de cada uno. En el caso de que despues de dos meses no puedan convenirse, ocurrirán al medio establecido en el artículo 42 de este decreto para los casos de diferencia.

Art. 26. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro, se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán si, no obstante lo estipulado en los artículos 19 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna, para el pago de capital y réditos del nuevo fondo consolidado; entendiéndose la suspension de las obligaciones de la Empresa por sólo el tiempo que dure el embarazo, ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso quedan á salvo los derechos de la Empresa, para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se le originen.

Art. 27. Tendrá tambien la Empresa la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. Por último, la Empresa puede establecer, para el servicio del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir de obstáculo para esto.

Art. 28. El Supremo Gobierno no se considera socio de la Compañía por el veinte por ciento que el art. 28 del decreto de 31 de Agosto de 1857 le concede, sino que lo renuncia, destinando ese producto á la amortizacion del capital de los ocho millones, y tan luego como ésta concluya los cede á la misma Compañía.

Art. 29. Disfrutará el Gobierno la baja de la mitad de los precios que por tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran acaso cometerse, queda solemnemente estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, deberá librarse órden especial y determinada del Ministerio de Fomento para los directores de la línea.

Art. 30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barreras movibles que, cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte, necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

Art. 31. El Supremo Gobierno de la Nacion y los gobiernos de los Estados y las autoridades locales, impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilio en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 32. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el Resguardo de la Empresa, y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Art. 33. El privilegio que hoy posee D. Antonio Escandon, caduca: 1º por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo, en todo ó parte, á un gobierno extranjero; 2º, por hipotecar el privilegio mismo á cualquier indi-

viduo ó corporacion, sin previo consentimiento del Supremo Gobierno; y 3º, por no cumplir con las obligaciones que le imponen las artículos 16 y 24 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones, conforme al artículo 12, ni el que puedan hipotecarse los trozos de camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

Art. 34. La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere el artículo anterior, no sólo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se refieren los artículos 16 y 23.

Art. 35. En el puerto de Veracruz tiene la Empresa facultad: 1º, de construir dentro de la ciudad almacenes á lo largo de la muralla, la cual puede variar, previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la Guerra; 2º, de construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento; 3º, de hacer entrar una locomotiva de servicio dentro de la ciudad, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un incendio. La Empresa será responsable por los perjuicios que este remotísimo accidente pudiere causar.

Art. 36. Quedan rescindidas por mútuo consentimiento las obligaciones que por los artículos 36 y 37 del citado decreto de 31 de Agosto de 1857, contrajeron el Gobierno y D. Antonio Escandon, relativas á la construccion de una Penitenciaría y una casa de Inválidos en esta capital. En consecuencia, el Ministerio de Fomento hará cancelar la escritura de fianza que se le otorgó en ejecucion del citado artículo 37.

Art. 37. D. Antonio Escandon renuncia al derecho de exigir indemnizacion por los perjuicios que le han resultado de no haberse cumplido exactamente las estipulaciones á que se obligó el Supremo Gobierno en el decreto de 31 de Agosto de 1857. Pero esta renuncia tiene lugar únicamente respecto de los daños causados hasta la fecha de hoy, no respecto de los que se causen en adelante.

Art. 38. La Empresa se da por recibida de todos los réditos vencidos hasta fin de Febrero del presente año, en compensacion de que se le liberta de la obligacion que se le impuso por el artículo 36 del citado decreto; y se da por resarcida de los perjuicios que la guerra le ocasio-

nó, con las cantidades que recibió de los productos de la mitad del 20 por 100 de mejoras materiales y del sobrante del fondo de minería. En consecuencia, se cortarán los cupones que representan aquel valor y se entregarán en la Tesorería general ó al representante de la República, en Paris ó en Lóndres, dentro de seis meses. En cuanto á los cuatro millones de pesos, completo de los ocho millones de los títulos de la actual deuda interior que D. Antonio Escandon tiene que enterar en la Tesorería, lo verificará dentro de los cinco años que ha de durar la construccion del tramo del camino entre México y Puebla: estos títulos no ganarán rédito alguno contra la Nacion sino hasta el 31 de Agosto de 1857.

Art. 39. La suspension de los trabajos del camino sin causa justa, trae consigo la suspension de pagos, tanto de réditos como de desamortizacion, por parte del Gobierno.

Art. 40. Siendo la mira principal que el Gobierno se ha propuesto en las modificaciones hechas al privilegio original, el expeditar y fomentar la construccion del camino de fierro, y hacer que esta obra de tan grande interes nacional se ponga efectivamente en actividad, supuesto que por estas modificaciones el concesionario queda obligado á tener en cinco años construido el tramo más importante de la línea, cual es el de la capital con la ciudad de Puebla, que tiene una distancia, atravesando los llanos de Apam, de cuarenta y cuatro leguas, en lugar de las treinta á que sólo estaba obligado por su contrato de 31 de Agosto de 1857; á fin de que de una vez quede abierta la suscricion al público de las acciones que deben formar la Compañía anónima que, con arreglo á la cláusula doce, tiene el concesionario facultad de levantar, el Supremo Gobierno suspende por cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública que se cobra en las aduanas marítimas, conforme al artículo 11 de las ordenanzas vigentes, y en su lugar, segun el decreto (que se publicará por el Ministerio de Hacienda), en vez de pagarse con bonos de la deuda pública la cuarta parte del monto de los derechos de importacion, quedará reducido el expresado derecho adicional á un quince por ciento de los citados de impor-

tacion, que se pagará precisamente en acciones de las que se emitan por la Compañía entre México y Puebla, y por la que en seguida se forme entre Veracruz y Orizaba. Las acciones que por esta suscricion pertenezcan al Erario, se destinarán, una mitad á dotar establecimientos de instruccion pública y de beneficencia, y la otra mitad, aplicables sus productos al mejoramiento de los puertos marítimos, sus muelles, faros, etc.

Art. 41. Por último, el Supremo Gobierno concede como un premio á la Empresa, la mitad de los terrenos baldíos que se han reservado en los contratos de apeo y deslinde, celebrados respecto á Sonora con los Sres. Juan B. Jecker y Cª, para que la Empresa pueda dar los terrenos que le convenga, á los trabajadores nacionales y extranjeros que quieran colonizarlos: los títulos de estos terrenos se entregarán á D. Antonio Escandon el mismo dia que los trenes en uso para el público, hagan el primer viaje de la capital á Puebla, por el tramo de ferrocarril que debe unir á ambas ciudades. La Empresa reglamentará las concesiones que haga á los trabajadores, sometiendo á la previa aprobacion del Gobierno los reglamentos á que ellas deben sujetarse: para que la traslacion de dominio quede plenamente atestada, se extenderá una escritura solemne.

Art. 42. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Empresa. Dichos árbitros, ántes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y del tercero no habrá apelacion ni recurso alguno.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional de Mexico, á 5 de Abril de 1861.—*Benito Juarez.*—Al C. Ignacio Ramirez, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios, Libertad y Reforma. México, Abril 5 de 1861.—*Ramirez.*

Número 75.

Reglamento de 5 de Abril de 1861

para la ejecucion de lo prevenido en el art. 20 del decreto de la misma fecha, respecto al papel con que ha de pagarse en las aduanas marítimas el derecho adicional de mejoras materiales.

Para la puntual ejecucion de lo prevenido en el art. 20 del decreto de 5 de este mes, el Exmo. Sr. Presidente interino se ha servido aprobar el siguiente

REGLAMENTO.

Art. 1º El papel con que ha de pagarse en las aduanas marítimas y fronterizas el derecho adicional de mejoras materiales, se imprimirá conforme al modelo que ha trazado el Ministerio de Fomento, y se dividirá en las clases siguientes:

3,000	bonos A.	núms.	1 á 3,000	de á $	5	cada uno.....$	15,000
3,000	idem B.	»	3,001 á 6,000		20	»	60,000
2,500	idem C.	»	6,001 á 8,500		50	»	125,000
1,500	idem D.	»	8,501 á 10,000		100	»	150,000
300	idem E.	»	10,001 á 10,300		500	»	150,000
500	idem F.	»	10,301 á 10,800		1,000	»	500,000
500	idem G.	»	10,801 á 11,300		2,000	»	1.000,000
11,300	bonos de las siete clases ó series, importantes.....$						2.000,000

La Empresa del camino de fierro ministrará la cantidad necesaria para costear la impresion, cargando la mitad de ella á este Ministerio, y lastando de su cuenta la otra mitad.

Art. 2º Luego que esté impreso y competentemente autorizado por esta Secretaría el indicado papel, se remitirán en pliego certificado muestras de él, á todas las aduanas marítimas y fronterizas: se entregará la totalidad de la impresion á la Empresa del camino de fierro, bajo factura detallada, á cuyo calce pondrá el recibo correspondiente, y se le cargará su valor en la cuenta que debe seguirle la misma Secretaría.

Art. 3º Es obligacion de la Empresa:

I. Situar oportunamente en los puertos y en los lugares donde están establecidas las aduanas fronterizas, competente surtido de dicho papel, de modo que nunca falte al comercio el que necesite adquirir para hacer sus pagos.

II. Mantener con el mismo objeto, el expendio de dicho papel en esta capital.

III. Venderlo á los importadores á la par; esto es, por su valor representativo.

Si en algun caso llegare á faltar á esta disposicion, sufrirá una multa igual al triple del precio que hubiere exigido de mas.

Art. 4º Desde el dia siguiente al del recibo de las muestras en cada aduana, no se admitirá en ella pago alguno del derecho de mejoras materiales en dinero, órdenes, bonos, ni en ninguna otra especie que el papel expresado. El causante que lo satisfaga de otro modo, quedará sujeto desde ese dia á la pena que establece el citado artículo 20 del decreto de 5 del corriente; y para el administrador que lo admita, será caso de grave y estrecha responsabilidad, sea cual fuere el título ó causa por que así proceda.

Art. 5º A los dos meses de que el papel comience á entrar en las aduanas del Golfo mexicano y en la de Manzanillo del Pacífico, la Empresa del camino de fierro estará obligada á anticipar al Ministerio de Fomento veinte mil pesos en fin de cada mes, á buena cuenta de lo que le corresponda en la liquidacion semestral de que se hablará adelante, y con el fin de que pueda atender á los otros objetos de su institucion.

Art. 6º En cada correo, los administradores de aduanas marítimas

remitirán al Ministerio de Fomento, en pliego certificado, el papel todo que hayan enterado los causantes, con la correspondiente factura en que se detallen las varias partidas que hayan producido el total que se envie. Mandarán tambien al expresado Ministerio mensualmente un ejemplar del corte de caja de segunda operacion, igual al que viene al Ministerio de Hacienda ó á la Tesorería general.

Art. 7º Los administradores, ántes de hacer la remision que se previene en el antecedente artículo, inutilizarán el papel de mejoras que envien, horadándolo por medio de un sacabocado, pero de manera que pueda siempre leerse todo su contexto.

Art. 8º Cada seis meses se liquidará la cuenta entre este Ministerio y la Empresa, cargando á ésta todo el valor del papel que hayan remitido las aduanas, conforme á las dos anteriores prevenciones, abonándosele $280,000 fijos para el pago de réditos y amortizacion de capital del fondo de ocho millones de pesos, creado por el art. 1º de la ley de 31 de Agosto de 1857, y pasándosele además en data, el monto de las anticipaciones mensuales que haya hecho al Ministerio, con arreglo al art. 5º de este Reglamento.

Art. 9º Si de la liquidacion resultare que el Ministerio alcanza alguna cantidad, le será entregada inmediatamente por la Empresa. Si el resultado fuere el contrario, lo cubrirá el Ministerio en el semestre siguiente, suspendiéndosele las anticipaciones mensuales hasta que la Empresa quede cubierta.

Art. 10. Siempre que esté próximo á consumirse el papel de mejoras materiales que ahora se emite, se repetirá su impresion, y el que se imprima se entregará á la Empresa en los términos establecidos en el presente Reglamento.

México, Abril 5 de 1861.—*Ramirez.*

Número 76.

Decreto de 8 de Abril de 1861

suspendiendo por cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública interior que se causa en las aduanas marítimas, y en lugar del 25 por 100 del monto de los derechos, se pagará en acciones del ferrocarril de México á Puebla y de Veracruz á Orizaba.

El Exmo. Sr. Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

EL C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que en uso de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se suspende por espacio de cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública interior que se causa en las aduanas marítimas y fronterizas de la República, en virtud del artículo 11 de la Ordenanza general de ellas, fecha 31 de Enero de 1856.

Art. 2º En lugar del 25 por 100 del monto de los derechos de importacion, que conforme al citado artículo 11 de la Ordenanza de aduanas marítimas y fronterizas, se satisface actualmente en bonos de la deuda interior en la Tesorería General de la República, se pagará precisa y exclusivamente en acciones de las que emita la Empresa del camino de fierro, para la construccion de los tramos de éste, de México á Puebla y de Veracruz á Orizaba, durante los cinco años expresados, el 15 por 100 del importe de los referidos derechos de importacion.

Art. 3º Por el 15 por 100 de que habla el artículo anterior, recibirán

los administradores de las aduanas marítimas, libranzas á su favor, que endosarán al de la Tesorería General, giradas por los causantes, con expresion de los cargamentos y buques de que procedan, á cargo de personas de esta capital y á cinco dias vista, en cuyo término enterarán éstas las acciones del camino en dicha Tesorería General, la cual cuidará de que se verifique oportunamente el entero de ellas.

Art. 4º Estando destinado por mitad en el citado artículo 40 del decreto de 5 del corriente el producto de las acciones del camino que por el 15 por 100 pertenezcan al Erario, á dotar establecimientos de instruccion y beneficencia pública, y al mejoramiento de los puertos por la construccion de muelles, faros y otras obras de esta clase, la Tesorería General llevará cuenta separada del referido 15 por 100, distinguiendo lo que corresponda por su respectiva mitad á cada una de las dos expresadas consignaciones, y subdividiendo la mitad correspondiente á los puertos, de modo que conste siempre lo que de ella toque á cada uno de éstos por la parte del referido derecho que en él se hubiere causado.

Art. 5º La Tesorería pasará mensualmente al Ministerio de Fomento las acciones que hubiere recibido, acompañándolas con una nota de la aplicacion que tenga el importe de ellas, segun lo prevenido en el precedente artículo.

Art. 6º Mediante la consignacion que se ha hecho del producto de las acciones de que se trata, una vez que estén en explotacion los dos tramos de la línea de Veracruz que quedan expresados, dichas acciones son *inenajenables;* y se guardarán cuidadosamente en el Ministerio de Fomento para entregarlas á su tiempo á quienes en virtud de ellas deban percibir los dividendos respectivos de los productos de ambos tramos del ferrocarril.

Art. 7º Los cinco años de la suspension del derecho de amortizacion de la deuda interior de que trata el artículo 1º del presente decreto, y de la duracion del 15 por 100 de que habla el artículo 2º, comenzarán á contarse para los puertos del Golfo Mexicano, á los dos meses de la fecha, y á los cuatro, para los puertos del Pacífico.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debi-

do cumplimiento. Dado en el Palacio federal de México, á 8 de Abril de 1861.—*Benito Juarez.*—Al C. Francisco de P. Gochicoa, oficial mayor encargado del despacho de Hacienda y Crédito público.

Y lo comunico á V. E. para su inteligencia y cumplimiento. Palacio del Gobierno federal en México, á 8 de Abril de 1861.—*Francisco de P. Gochicoa.*

Número 77.

Decreto de 26 de Abril de 1861

concediendo permiso á los Sres. Arbeu y socios para formar una compañía que construya un camino de fierro de la Capital de México al pueblo de Chalco, tocando Mixcoac, Coyoacan y Tlalpam.

EL C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que en uso de las ámplias facultades con que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede permiso á los Sres. Arbeu y socios, para formar una compañía con el objeto de construir y explotar un camino de fierro, que partiendo de esta capital, termine en el pueblo de Chalco, tocando en Mixcoac, Coyoacan y Tlalpam.

Art. 2º Esta Compañía será exclusivamente mexicana, y los extranjeros que tomaren parte en ella, renuncian por este solo hecho sus derechos de extranjería, en todo lo que tenga relacion con el camino. Así, todas las diferencias que puedan sobrevenir, se ventilarán y decidirán ante los tribunales y por las leyes de la República.

Art. 3º El capital social de la Empresa será de *dos millones de pesos*, y se dividirá en dos mil acciones, cada una con el valor de mil pesos. Estas acciones podrán subdividirse en décimos, con el fin de poner la suscricion al alcance de todas las clases de la sociedad.

Art. 4º El Gobierno, con el objeto de impulsar y proteger esa empresa de una manera positiva y eficaz, se suscribe por *doscientas* acciones, cuyo valor de doscientos mil pesos se pagará por el Ministerio de Ha-

cienda, de los productos de desamortizacion de bienes eclesiásticos. De estos *doscientos mil pesos, sesenta mil* se entregarán á la Compañía, al comenzar los trabajos, y el resto, en cantidades parciales, proporcionales á los adelantamientos que vayan teniendo las obras del camino.

Art. 5º Los planos, perfiles y presupuestos de la obra, se formarán por el ingeniero ó ingenieros que nombre la Empresa, con aprobacion del Ministerio de Fomento: estos trabajos deberán presentarse al mismo Ministerio á los dos meses de publicado el presente decreto, y la construccion del camino se comenzará al mes de haber sido aprobados aquellos.

Art. 6º El tramo de ferrocarril que una á esta capital con la ciudad de Tlalpam, deberá quedar concluido precisamente dentro de los ocho meses siguientes á la fecha en que se hubiere comenzado.

Art. 7º Los trenes, máquinas, herramientas y demas objetos necesarios para la construccion y servicio del camino, serán libres de todo impuesto, aun el municipal y de peajes; pero para que esta gracia pueda hacerse efectiva, deberá la Empresa solicitar en cada caso, del Ministerio de Fomento, la órden especial correspondiente, especificando en el ocurso respectivo, la especie y cantidad de los objetos á que se refiera.

Art. 8º Los terrenos que pueda necesitar la Empresa para la construccion del camino, almacenes y estaciones, le serán entregados sin remuneracion alguna si fueren de propiedad nacional, ó de las municipalidades; pero si fueren de propiedad particular, podrá tomarlos la Empresa, indemnizando previamente á los propietarios conforme á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública, sirviendo de base para los avalúos, lo que la finca pague por contribucion de tres al millar: el valor se pagará en dinero efectivo.

Art. 9º Luego que estén emitidas las dos terceras partes de las acciones, se convocará una junta general de accionistas, para que nombre de su seno una comision compuesta de tres individuos, que se asocie con los empresarios en todas sus tareas, y dé cuenta á los accionistas del estado de los trabajos. En las juntas generales cada accion cuenta por un voto.

Art. 10. La Empresa podrá exportar libre de todo derecho, la suma necesaria para las máquinas, rieles, trenes y demas materiales que deban importarse del extranjero, para lo cual solicitará en cada caso, órden especial del Ministerio de Fomento, especificando los objetos y comprobando su valor por los contratos que al efecto haya formalizado.

Art. 11. La correspondencia pública y oficial se conducirá por los trenes, libre de todo gravámen, y las tropas, material de guerra, trenes y agentes que viajen en comision del servicio público, pagarán sólo la mitad de los precios que fije la tarifa.

Art. 12. El ferrocarril, los carruajes y toda clase de propiedad correspondiente al camino, quedan exentos por el término de quince años, contados desde el dia en que se ejecute el primer viaje, de todo género de contribuciones é impuestos.

Art. 13. En el caso de que los empresarios no cumplan con lo estipulado en el artículo 5º, devolverán las cantidades que hubieren recibido del Supremo Gobierno, á cuyo efecto darán la fianza correspondiente á satisfaccion del Ministerio de Fomento, y dentro de los quince dias siguientes á la publicacion de este decreto. Esta fianza tendrá fuerza hasta tanto que el valor del camino represente un capital igual al que el Gobierno hubiere adelantado por cuenta de las doscientas acciones con que se suscribe.

Palacio del Gobierno federal en México, á 26 de Abril de 1861.—*Benito Juarez.*—Al C. Ignacio Ramirez, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Abril 26 de 1861.—*Ramirez.*

Número 78.

Estatutos de 27 de Abril de 1861

para la Compañía del ferrocarril de México á Puebla, autorizada por decreto de 5 del mismo mes.

D. Antonio Escandon, propietario del privilegio concedido por decreto de 31 de Agosto de 1857 para la construccion y explotacion de un ferrocarrril desde Veracruz al mar Pacífico, ratificado y enmendado en 5 de Abril de 1861, poniendo en uso la facultad que le da el art. 12 del citado decreto, de formar en cualquier punto de Europa ó América una ó más compañías para llevar á cabo la obra, se ha unido con las personas que suscriben, vecinos de esta ciudad, para establecer una primera sociedad anónima con el objeto de construir y explotar el primer tramo de dicho ferrocarril, que ha de correr desde esta capital hasta Puebla, pasando por los Llanos de Apam. Y habiendo ajustado y convenido las estipulaciones de la indicada sociedad, y los Estatutos por que ha de gobernarse, han resuelto consignarlo todo en la presente carta de asociacion, en los términos que explican los títulos siguientes:

TÍTULO I.

OBJETO DE LA COMPAÑÍA, SU DENOMINACION Y DOMICILIO LEGAL.

Art. 1º Los abajo firmados establecen una Compañía anónima, de la que serán miembros ellos como fundadores, y todos los que en adelante sean propietarios de las acciones que van á emitirse, conforme á los presentes Estatutos.

Art. 2º El objeto único y exclusivo de esta Compañía es la formacion, conservacion y explotacion de un camino de fierro desde la ciudad de México á la de Puebla, pasando por los Llanos de Apam, conforme á los planos aprobados por el Gobierno de la República. En ningun caso puede interesarse ni tomar parte en ningun otro negocio, sea el que fuere.

Art. 3º La sociedad se denomina «Compañía del ferrocarril de México á Puebla.»

Art. 4º Su domicilio legal es la ciudad de México, y en ella residirá la Direccion general.

Art. 5º La sociedad se tendrá por definitivamente erigida, y se dará principio á los trabajos de construccion, luego que por venta de acciones se hayan reunido suscritores en una suma, por lo ménos, de tres millones de pesos.

TÍTULO II.

DE LAS CONCESIONES Y CONTRATOS.

Art. 6º El concesionario del privilegio, D. Antonio Escandon, pasa á esta Compañía,

I. Los derechos que ha obtenido del Gobierno de la República por el decreto de 31 de Agosto de 1857 y las modificaciones hechas en él por el de 5 de Abril de 1861, en la parte correspondiente al tramo que corre de México á Puebla:

II. La tercera parte de la porcion de tierras baldías que á él se aplique conforme al art. 41 del decreto de 5 de Abril de 1861, deduciéndose previamente de dicha tercera parte los terrenos que, conforme al mismo artículo, se destinen á los trabajadores:

III. El contrato que celebró con D. Manuel Escandon el dia 16 de Abril de 1860, por el cual se obliga este segundo, bajo las estipulaciones allí contenidas, á construir el repetido tramo, edificar sus estaciones, talleres, etc., y surtirlo de las máquinas y trenes necesarios para ponerlo en estado de explotacion.

Art. 7º D. Manuel Escandon, que suscribe tambien esta carta, ratifica para con la Compañía el expresado convenio, y se obliga á cumplirlo bien y fielmente segun su tenor.

Art. 8º La Compañía toma sobre sí las obligaciones que con D. Manuel Escandon contrajo en el propio convenio el concesionario del privilegio, al cual queda subrogada para este objeto. Tambien queda subrogada á él en las obligaciones que por el decreto de 31 de Agosto de 1857 y el de 5 de Abril de 1861 tiene contraidas con el Gobierno de la República, pero sólo en lo relativo á la construccion y explotacion del tramo que corre de México á Puebla.

TÍTULO III.

DEL FONDO SOCIAL Y LAS ACCIONES.

Art. 9º El fondo social de esta Compañía se fija en cinco millones de pesos, representados en cincuenta mil acciones de á cien pesos cada una, y emitidas de manera que puedan negociarse dentro y fuera de la República, conforme á un reglamento que formará el Consejo de administracion de la Compañía.

Art. 10. Sólo por acuerdo de la Junta general de accionistas, tomado conforme á los presentes Estatutos, puede aumentarse este fondo social, si la utilidad de la Compañía lo exigiere, á juicio de la misma Junta, y en el modo y términos que ella acuerde.

Art. 11. Cada accion da derecho á una parte proporcional en la propiedad del camino y demas bienes que tenga la Compañía, así como á la participacion de pérdidas y utilidades.

Art. 12. La obligacion pecuniaria de cada socio se reduce á exhibir en sus plazos el valor de las acciones que posea. Exhibido éste, no queda responsable de cosa alguna.

Art. 13. La adquisicion de una accion, sea cual fuere el título por que se adquiera, importa la aceptacion de los presentes Estatutos, los cuales ligan igualmente y sin distincion á cuantos tengan acciones ahora y en cualquier tiempo.

Art. 14. Los herederos, donatarios, cesionarios, compradores, rematantes ó adjudicatarios de cualquier accion, no tienen otro derecho respecto de la sociedad, que el mismo que tenia el antiguo dueño de la accion, al cual se entiende que se subrogan en los derechos y en las obligaciones, con total sujecion á los presentes Estatutos.

Art. 15. Cada accion es indivisible, y por parte de la sociedad no se reconoce más que un representante legal de ella. Si llegare á pertenecer una accion á dos ó más individuos, estarán obligados á constituir un representante comun; y miéntras no lo hagan, no tendrán voz ni voto en la Compañía, ni derecho á percibir nada de ella.

Art. 16. El valor de cada accion será exhibido por cuartas partes, de á veinticinco pesos cada una. La primera cuarta parte se entregará al suscribirse cada accionista, y las otras tres en plazos de uno, dos y tres años, contados desde la fecha de la primera entrega. Los pagos se harán precisamente en moneda de plata ú oro, con exclusion de cualquiera otra especie, aun cuando se promulgue ley que ordene su forzosa admision. El Consejo administrativo de la Compañía tiene facultad de abrir suscricion en los puntos que, dentro ó fuera de la República, juzgue á propósito para este objeto.

Art. 17. Por cada una de las cuatro exhibiciones que haga el suscritor de una accion, se le expedirá un recibo en forma, con referencia á la accion que haya tomado. Al hacerse la cuarta entrega, se recogerán los recibos de las tres anteriores, y se dará al suscritor el título definitivo de la accion.

Art. 18. Todo suscritor está obligado á pagar con exactitud á sus plazos las cuatro exhibiciones que forman el importe de la suscricion. Los que no lo hagan, quedan sujetos á las disposiciones siguientes:

El Consejo de administracion de la Compañía publicará por espacio de veinte dias, en los periódicos de los lugares donde tenga establecidas sus agencias, avisos en que se expresen (sin mencionarse los nombres de los propietarios) los números de las acciones cuyas cuotas no se hayan pagado; y excitará á los tenedores á que dentro de ese término ocurran á las oficinas de la Compañía á hacer sus enteros.

Tres dias despues de cumplidos los veinte, el Consejo de administracion procederá por sí, en el lugar de sus reuniones, á vender en licitacion pública las acciones cuyos dueños, sin embargo de los avisos publicados, no hayan verificado el pago.

Si de la venta resultare alguna cantidad sobrante, cubiertos que sean los plazos insolutos y los gastos que se hayan originado, se entregará ese sobrante al suscritor de la accion; mas si faltare alguna cantidad, el Consejo de administracion demandará judicialmente al suscritor, hasta obtener el cobro de todo lo que resultare restando.

Art. 19. Verificada la venta de que trata el artículo anterior, se entregará al que hubiere sido rematante en ella, un recibo formal con referencia al número de la accion enajenada; el cual recibo le servirá de constancia de tener hechas las entregas que hasta allí estuvieren vencidas por la misma accion. El recibo ó recibos que ántes de eso se hayan dado al suscritor original por las precedentes entregas, quedan en aquel acto nulos y sin valor alguno, como si nunca hubieran existido, sean cuales fueren las manos en que se encuentren; y por razon de ellos nada puede en adelante pretenderse de la Compañía.

Art. 20. La entrega del recibo provisional al rematante de una accion, conforme al artículo anterior, tendrá lugar siempre que el remate se verifique por falta de la segunda ó tercera entrega. En ese caso el rematante queda obligado á hacer la exhibicion ó exhibiciones siguientes, en la misma forma que lo estaba el suscritor original, á quien se sustituye en los derechos y obligaciones.

Art. 21. Mas si el remate se hiciere por falta de la cuarta y última exhibicion, se expedirá desde luego al rematante el título definitivo de la accion, y no quedará obligado á más exhibicion ulterior.

TÍTULO IV.

DE LAS OBLIGACIONES, Ó SEAN IMPOSICIONES SOBRE EL FERROCARRIL.

Art. 22. A más de las acciones que representan los cinco millones del fondo social, é independientemente de ellas, se emitirán obligaciones sobre el ferrocarril, con hipoteca de él, por la suma de tres millones de pesos, para redimirse en el espacio de veinte años, y con abonos anuales de un 5 por 100 del capital.

Art. 23. Los veinte años para la redencion del capital de dichas obligaciones, comienzan á correr desde el dia que el camino esté en uso.

Art. 24. Las mismas obligaciones ganarán desde luego, en favor de las personas que las tomaren, un rédito de 7 por 100 al año, libre de todo impuesto y contribucion. Dicho rédito será pagado por D. Manuel Escandon, conforme al contrato mencionado en los arts. 6º y 7º, durante el tiempo de la construccion del camino; y por la Compañía, luego que se le entregue construido.

Art. 25. De los productos líquidos del ferrocarril, luego que estén en uso, se separará cada año, ántes de todo otro acto, la suma necesaria para cubrir el expresado rédito, y amortizar el 5 por 100 del capital de las obligaciones.

Art. 26. Cada una de éstas representará la suma de cien pesos, y se expedirá por ella un título. La disposicion del art. 15, relativa á las acciones, es extensiva á las obligaciones.

Art. 27. Los tenedores de éstas no son miembros de la Compañía, sino acreedores del ferrocarril por el capital y réditos que representan. En consecuencia, no tienen en ella voz ni voto, ni participan de sus pérdidas y utilidades.

TÍTULO V.

DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION.

Art. 28. Los negocios de la Compañía se administrarán por un Consejo compuesto ahora de seis de los socios, de los cuales cuatro á lo ménos serán vecinos de la capital.

Art. 29. El primer Consejo de administracion lo forman los siguientes socios fundadores:

Presidente.—D. Gregorio de Mier y Terán.
Vicepresidente.—D. Mariano Riva Palacio.
Vocal primero.—D. Antonio Escandon.
» segundo.—D. Teodoro Labbadie.
» tercero.—D. Pedro Escudero y Echanove.
» cuarto.—D. Basilio Candás.

Art. 30. Este primer Consejo durará en su encargo cinco años, contados desde el dia en que la sociedad se tenga por definitivamente erigida, conforme al art. 5º de los presentes Estatutos.

Art. 31. Sus atribuciones son las siguientes:

I. Expedir á los suscritores de acciones los recibos, y á su tiempo los títulos definitivos que explica el art. 17.

II. Expedir los títulos de obligaciones mencionados en el 26.

III. Recibir é invertir, conforme á estos Estatutos, el producto de la venta de acciones.

IV. Verificar en su caso la venta de acciones, segun se previene en los artículos 18, 19, 20 y 21.

V. Representar el cuerpo de la sociedad y llevar la voz por ella con pleno poder, y sin necesidad de otro título que los presentes Estatutos, ante el Supremo Gobierno de la Nacion, ante todas las demas autoridades, sean de la clase ó gerarquía que fueren, y ante todas las compañías y particulares dentro ó fuera de la República, con quienes la Compañía tenga relaciones.

VI. Formar los reglamentos que exija el manejo económico de la

Direccion y de las otras oficinas que juzgue necesario establecer, señalando el lugar donde han de situarse, el órden y calidad de sus trabajos, las personas que han de desempeñarlos, y la remuneracion que por ello han de percibir.

Art. 32. Si ántes de espirar los cinco años señalados en el artículo 30, el contratista de la construccion del camino lo entregare concluido y listo para la explotacion, este primer Consejo lo administrará hasta que se completen los dichos cinco años, bajo las reglas que van á explicarse en los artículos siguientes, las cuales son comunes á todos los consejos que se sucedan despues de comenzada la explotacion miéntras dura la Compañía.

Art. 33. El Consejo se compondrá entónces de nueve miembros, de los cuales los dos tercios á lo ménos han de residir en México, donde tiene su domicilio legal la Compañía.

Art. 34. Los miembros del Consejo serán electos en Junta General de accionistas, y por voto de la mayoría absoluta de los socios concurrentes.

Art. 35. El Consejo se renovará por terceras partes cada dos años, saliendo en los primeros bienios los electos en últimos lugares, y cuando el Consejo esté ya renovado en totalidad, los más antiguos.

Art. 36. Cada dos años el Consejo elegirá de entre sus miembros un presidente y un vicepresidente, que lo serán del Consejo mismo y de toda la Sociedad.

Art. 37. Para ser electo miembro del Consejo de administracion, se necesita ser dueño de cincuenta acciones, que conservará el que resulte nombrado por todo el tiempo de su encargo, sin poderlas enajenar ni empeñar. Al efecto se mantendrán depositadas en la Secretaría del Consejo, durante todo el tiempo de su servicio.

Art. 38. Si alguno de los miembros del Consejo llegare á estado de falencia, y entraren en concurso las acciones que tenga en la Compañía, cesará desde luego en el encargo.

Art. 39. A más de los nueve miembros propietarios del Consejo, habrá seis suplentes, con las mismas calidades que ellos, y elegidos cada

bienio por la Junta General de accionistas. Estos suplentes entrarán por el órden de su nombramiento á reemplazar á los propietarios que falten por causa de muerte, enfermedad, ausencia, quiebra, ó cualquier otro impedimento físico ó moral.

Art. 40. El Consejo de administracion, en uso de las amplias facultades administrativas de que queda investido por los presentes Estatutos, puede por sí determinar y entender en los puntos siguientes:

I. Hará y autorizará toda clase de compras de terrenos, materiales, máquinas, y cualquier otra cosa que se necesite, tanto para mantener en buen estado el camino, ó aumentar su tráfico y productos, como para su explotacion:

II. Hará y autorizará toda clase de permutas, ventas ó traspasos de terrenos, casas ó materiales, y cualesquiera otros valores de la Compañía, siempre que lo juzgue necesario para su mejora y adelantos:

III. Celebrará todos los contratos que crea convenientes con otras empresas de trasporte por agua ó tierra:

IV. Determinará el empleo que deba darse al fondo de reserva de que se hablará adelante:

V. Fijará las tarifas de trasporte y fletes en el camino, pudiendo modificarlas segun lo que enseñe la experiencia:

VI. Formará todos los reglamentos que sean necesarios para el servicio y explotacion del camino y establecimientos anexos á él:

VII. Fijará, despues de comenzada la explotacion, los gastos de administracion:

VIII. Nombrará y destituirá libremente todos los empleados y dependientes de la Compañía, así en el camino como en sus oficinas, señalará sus labores y atribuciones, los sueldos fijos que han de disfrutar, y las gratificaciones que juzgue conveniente concederles:

IX. Examinará y glosará las cuentas que le rindan los dependientes de la Compañía, y presentará anualmente la general del negocio á la Junta de accionistas. Esta cuenta, que debe ser documentada, se cerrará el 31 de Diciembre de cada año, y se presentará á la Junta General el primer dia útil de Mayo del siguiente:

X. Seguirá todos los pleitos en que tenga que intervenir la Compañía como actora ó como demandada, pudiendo servirse, en los casos en que lo juzgue oportuno, de otro ú otros abogados que el letrado consejero de la Sociedad. Transigirá los mismos pleitos, si lo estima conveniente, ó los someterá á árbitros, ó arbitradores:

XI. Percibirá todos los productos que rinda el negocio social, y los distribuirá con arreglo á los presentes Estatutos:

XII. Por último, determinará y resolverá sobre todos los puntos que no quedan reservados á la Junta General de accionistas.

Art. 41. En estos puntos el Consejo ejecutará puntualmente los acuerdos de dicha Junta.

Art. 42. El Secretario llevará un libro de actas, en las cuales constarán todos los acuerdos del Consejo de administracion. En cada reunion del Consejo se leerá la minuta del acta anterior, y despues que fuere aprobada, se trasladará al libro, donde la firmarán el Presidente y el mismo Secretario.

Art. 43. Ni el Presidente, ni ninguno de los vocales que forman el Consejo de administracion, contraen en el desempeño de su encargo obligacion alguna personal por los compromisos de la Compañía, quedando limitada toda su responsabilidad al cumplimiento de estos Estatutos, y al fiel manejo de los intereses que administran.

TÍTULO VI.

DE LAS JUNTAS GENERALES DE ACCIONISTAS.

Art. 44. La Junta General de accionistas constituida segun las reglas que van á exponerse, representa plena y legalmente á la Compañía. Sus acuerdos obligan á todos los socios, y á los empleados y dependientes de la negociacion.

Art. 45. La Junta General se compondrá de todos los accionistas que por sí ó por encargo representen diez acciones. Ninguna persona

puede representar á un accionista, si ella misma no lo es. La forma del poder que para esto deba conferírsele, se determinará oportunamente por el Consejo de administracion.

Art. 46. Si los socios que tengan ménos de diez acciones, y los que residan fuera de la capital, no confieren su poder á otro socio conforme á lo establecido en el artículo anterior, por esa omision se entiende que cometen su representacion á los socios que asistan, y consienten en lo que acuerde la mayoría.

Art. 47. La Junta General se considerará legalmente constituida siempre que despues de convocados todos los socios con la debida anticipacion, y con expresion del negocio que haya de tratarse, concurran accionistas que representen una décima parte á lo ménos del fondo social. Mas para contratar empréstitos, y para aumentar el fondo social, se necesita la quinta parte á lo ménos de las acciones.

Art. 48. Los votos en las juntas generales se contarán, no por cabezas, sino por acciones. Pero sea cual fuere el número de acciones que tenga ó represente un socio, para el acto de la votacion no se contará su sufragio por más de cuatrocientas acciones.

Art. 49. Todas las votaciones y resoluciones de la Junta General serán por mayoría absoluta de los votos presentes. En caso de empate, se estará á lo que haya votado el mayor número de personas. Si aun así hubiere empate, el voto del Presidente decide.

Art. 50. En caso de que despues de publicada convocatoria para junta general, no se reuna la representacion de acciones que marca el artículo 47, se diferirá la reunion para treinta dias despues, expidiéndose nueva convocatoria, igual á la primera.

Art. 51. Si en el dia nuevamente señalado concurren accionistas que representen siquiera la vigésima parte del fondo social, con ellos se celebrará junta, y sus acuerdos ligarán á los ausentes.

Art. 52. Toca á la Junta General deliberar y resolver sobre las materias siguientes:

I. Todo proyecto relativo á la prolongacion del camino, ó á su union con otros caminos ó poblaciones de la República:

II. Todo contrato ó convenio relativo á arrendamiento, venta ó traspaso del ferrocarril:

III. El aumento del fondo social por la creacion de nuevas acciones, así como la emision de nuevas obligaciones ó imposiciones:

IV. Toda modificacion ó alteracion de los convenios que median con el Gobierno Supremo de la República:

V. Toda modificacion ó alteracion de los presentes Estatutos:

VI. El exámen y glosa de la cuenta anual que debe presentar el Consejo de administracion. Esta operacion la evacuará, previo informe de una Comision de tres individuos de su seno, elegidos por ella misma, y que no podrán nunca ser parientes dentro del cuarto grado, socios, ni comuneros de los que forman el Consejo.

Art. 53. En ninguna Junta General podrá tratarse punto que no esté señalado en la convocatoria que para ella se hubiere expedido. Pero despues de concluido el punto ó puntos marcados en la convocatoria, los socios concurrentes podrán proponer otras materias á la deliberacion de la Junta, bajo las condiciones siguientes:

I. Que la proposicion la hagan tres socios á lo ménos:

II. Que éstos tengan ó representen unidos el mínimum de sesenta acciones:

III. Que sobre su proposicion no se resuelva en aquella misma junta, sino en otra posterior, para la que se publicará convocatoria, con expresion del negocio que va á tratarse, á fin de que tengan conocimiento de él los socios que no concurrieron:

IV. Que ántes de deliberarse acerca de la proposicion en la nueva junta, se oiga el dictámen que sobre la materia deberá presentar el Consejo de administracion.

Art. 54. La Junta General se reunirá precisamente cada año el primer dia no festivo del mes de Mayo, para recibir las cuentas que debe presentarle el Consejo de administracion, y para elegir en el acto los tres miembros de su seno que han de extender el informe de que habla el miembro VI del artículo 52.

Art. 55. Ántes de extenderlo, los tres nombrados examinarán las

cuentas: pedirán al Consejo y á las oficinas de la Compañia las noticias, datos y documentos que necesiten para juzgar rectamente: fijarán las observaciones y reparos que les ocurran: los comunicarán por escrito al mismo Consejo, para que dé las contestaciones, ó haga las explicaciones convenientes: redactarán en seguida su informe, y convocarán con suficiente anticipacion la Junta General, la cual, en el dia señalado y en los siguientes (ménos los festivos), tendrá las sesiones que sean necesarias para dejar concluida la glosa.

Art. 56. Se reunirá tambien precisamente la Junta General cada dos años, el primer dia no festivo del mes de Enero, para elegir los miembros propietarios y suplentes del Consejo de administracion, conforme á lo establecido en los artículos 33, 35 y 39 de los presentes Estatutos.

Art. 57. Á más de estas dos reuniones fijas y ordinarias, habrá Junta General extraordinaria siempre que lo acuerde dicho Consejo, fijando el asunto que en ella deba tratarse. Es deber del Consejo recordar á los accionistas con oportuna anticipacion la celebracion de las ordinarias, y convocarlos para las extraordinarias, en la forma prevenida en estos Estatutos.

Art. 58. Toda convocatoria se hará por medio de un aviso suscrito por el Presidente y secretario, en que se expresará el lugar, dia y hora de la reunion, y el asunto ó asuntos que en ella han de tratarse. Dicho aviso se publicará en dos periódicos á lo ménos de la capital, siendo uno el oficial, siempre que lo hubiere. El mismo aviso se fijará en la Lonja, en las puertas de la oficina donde tenga su despacho el Consejo de administracion, en las de la casa de Correos, y en otros seis lugares los más públicos de la ciudad, á eleccion del Consejo. Tambien se publicará en un periódico á lo ménos, de Puebla, y se fijará allí en las puertas de las casas consistoriales, ó en las de la Lonja miéntras la hubiere.

Art. 59. Los accionistas para tener derecho de asistir y votar en la Junta General, deberán presentar sus títulos en México, en la oficina del Consejo de la Compañía, en los ocho dias que precedan á la víspera del señalado para la celebracion de la junta. La oficina dará á cada uno un billete personal de admision, con expresion de los títulos que

haya presentado, y de los números que éstos tengan en la serie general. Sin el expresado billete nadie puede concurrir á la Junta, ni tomar parte en sus deliberaciones y acuerdos.

Art. 60. Si una accion estuviere dada en prenda por su dueño, éste y el acreedor prendario deberán ponerse de acuerdo sobre quién ha de presentar el título y representarla en la Junta General. Si no se acordaren, la accion no tendrá voto en dicha Junta.

Art. 61. Tampoco la tendrán las acciones que se hallen embargadas ó secuestradas por la autoridad judicial, miéntras no se haga trance y remate de ellas, ni las de dominio contradicho y disputado ante la misma autoridad, miéntras por sentencia ejecutoriada no se decida la cuestion.

Art. 62. Las Juntas serán presididas por el Presidente del Consejo de administracion, y á falta suya por el que haga sus veces en el mismo Consejo. El Secretario de éste lo será tambien de la Junta General.

Art. 63. En cada Junta se formará por el Secretario una lista de los socios que concurran, con expresion de las acciones que representen, segun el billete de admision que cada uno presente. Dicha lista la firmará cada accionista al entrar á la sesion, y se agregará al acta que se extienda de la Junta.

Art. 64. No podrá deliberarse ni resolverse sobre ninguna proposicion, sin que previamente se fijen por escrito sus términos, para que pueda trasladarse textualmente al acta, con la resolucion que hubiere recaido.

TÍTULO VII.

INVERSION DE LOS PRODUCTOS DEL CAMINO.

Art. 65. De los productos totales que rinda el camino, luego que esté en uso para el público, se harán ante todo las deducciones siguientes:

I. Los gastos de administracion, giro, conservacion y reparaciones del camino:

II. El siete por ciento anual que ha de pagarse de rédito á las obligaciones:

III. El cinco por ciento anual de amortizacion de las mismas.

Art. 66. El sobrante que quede, hechas estas deducciones, y que debe estimarse utilidad líquida del camino, se distribuirá cada año entre los socios (en proporcion á las acciones que cada uno represente), hasta la suma de un doce por ciento del capital de cada accion. Si despues de esta distribucion hubiere todavía sobrante, dos terceras partes de él se guardarán para formar un fondo de reserva, y la otra se aplicará á los miembros del Consejo de administracion, como remuneracion de su trabajo.

Art. 67. El objeto del fondo de reserva es atender á casos y ocurrencias imprevistos. Mas si dicho fondo llegare á subir á una suma tal, que á juicio de la Junta General de accionistas exceda de lo que una prudente prevision aconseje que se tenga reservado para tales objetos, puede la misma Junta acordar que se distribuya la parte que designe, entre los miembros de la Sociedad.

Art. 68. A ninguno de éstos puede obligarse á que perciba lo que en tal distribucion extraordinaria le toque, y las porciones correspondientes á los socios que rehusen participar de ella, acrecerán á las de los otros; pero si más adelante se presentaren las indicadas ocurrencias ó gastos imprevistos, entónces, ántes que disminuir el doce por ciento ordinario de que habla el artículo 66, estarán obligados los socios que participaron á contribuir al fondo social hasta la suma toda que por la distribucion extraordinaria les tocó. A este reintegro quedan ligadas las acciones que entónces posean, bajo las prevenciones contenidas en los artículos 16 y siguientes.

Art. 69. El Consejo de administracion anunciará por medio de los periódicos y de los avisos que explica el artículo 58, las épocas del año en que han de hacerse dividendos á los accionistas.

Art. 70. Todo pago, así de dichos dividendos como del rédito y amortizacion de las obligaciones, se verificará en la ciudad de México, y precisamente en moneda de plata ú oro.

Art. 71. Todos los réditos y dividendos que no hayan sido cobrados á los cinco años contados desde el dia en que debieron serlo, se entienden prescritos á favor de la Compañía, y quedarán á beneficio del fondo general.

TÍTULO VIII.

DE LAS CUESTIONES JUDICIALES.

Art. 72. Siempre que se suscitare alguna diferencia entre dos ó más accionistas, ó entre alguno ó algunos de éstos y el cuerpo de la Compañía sobre puntos concernientes al negocio social, procurarán ante todo, componerla y arreglarla amistosamente, reuniéndose en conferencia y buscando de buena fe los medios que mejor conduzcan á una terminacion pacífica. Si ésta no se lograre, someterán su diferencia al fallo de jueces arbitradores, amigables componedores, por cuya sentencia estarán obligados á pasar, sin recurso alguno, sea el que fuere; pues todos los que les competan se entienden renunciados.

Art. 73. Los arbitradores serán nombrados uno por cada parte; y ellos mismos, ántes de comenzar á actuar, elegirán un tercero para el caso de que resulten en discordia.

Art. 74. El tercero no está obligado á adherirse al voto de alguno de los árbitros que discordaron, sino que juzga y falla segun su propia conciencia. Su laudo se ejecuta como si fuera de árbitros concordes.

Art. 75. Cuando alguna parte que esté obligada á nombrar juez árbitro conforme á los presentes Estatutos, rehusare hacerlo, lo verificará por él, á pedimento de la otra parte, el primer juez del ramo civil de la ciudad de México. Lo mismo se hará cuando los árbitros, despues de cinco dias de nombrados, no pudieren acordarse en la eleccion del tercero en discordia.

Art. 76. En cada caso fijarán las partes el término dentro del cual han de pronunciar su laudo los árbitros, y el tercero, si tiene que entrar á funcionar.

Art. 77. Si acerca de dicho término no pudieren convenirse las par-

tes, lo fijarán los mismos árbitros, inmediatamente despues que hayan electo el tercero en discordia. Si ni los árbitros se convinieren, el tercero hará la fijacion.

Art. 78. Los árbitros y el tercero en su caso, actuarán siempre por ante escribano público; pero no estarán obligados á seguir rigorosamente los trámites comunes del juicio ordinario. Basta con que jamas fallen sin haber oido igualmente á las dos partes, recibido las pruebas que ambas rindan, y comunicado á cada una las de la otra para que alegue sobre ellas.

TÍTULO IX.

DE LA ENMIENDA DE LOS PRESENTES ESTATUTOS.

Art. 79. Si la experiencia mostrare la conveniencia ó necesidad de que se alteren los presentes Estatutos, podrá acordarlo la Junta General de accionistas, bajo los requisitos siguientes:

I. Que la alteracion no se proponga y apruebe en una misma reunion, sino en dos á lo ménos, haciéndose en una la proposicion, y votándose sobre ella en otra:

II. Que entre una y otra reunion medie á lo ménos el intervalo de ocho dias:

III. Que sobre la proposicion se oiga el dictámen por escrito del Consejo de administracion.

IV. Que á la Junta en que se vote, asista la mayoría absoluta de las acciones que forman la Compañía, esto es, 25,001 á lo ménos.

V. Que voten la alteracion dos terceras partes de las acciones presentes.

Art. 80. Acordada que sea cualquiera alteracion, se pedirá la aprobacion de ella al Gobierno de la República.

Art. 81. Los mismos requisitos se guardarán para variar los convenios que median entre éste y la Empresa del camino de fierro, así como para disolverse la Compañía, y fijar en ese caso las bases de su liquidacion.

Hechos y firmados en la ciudad de México, hoy 24 de Abril de 1861. — (Firmado por los socios fundadores) .— Por poder de D. Antonio Escandon, como concesionario del privilegio, y suscritor de 250 acciones, *Alejandro Arango y Escandon.*— Suscritor por 250 acciones, *Gregorio Mier y Terán.*— Por 50 acciones, *Mariano Riva Palacio.*— Como suscritor de 500 acciones, y ratificando el contrato de construccion, *Manuel Escandon.*— Se suscribe por 50 acciones, *Rafael Martinez de la Torre.*— Por poder de D. José María Landa, suscritor de 50 acciones, *Vicente Escandon.*—Por 250 acciones, *T. Labadie y Comp.*— Por 80 acciones, *M. Bringas.*— Por 50 acciones, *Basilio Candás.*— Por poder del Sr. D. Clemente Sanz, suscritor de 50 acciones, *Emilio Pardo.*— Por el Sr. D. Pedro Escudero y Echanove, suscritor de 50 acciones, *Rafael Martinez de la Torre.*— Conforme á la carta del Sr. D. Pedro Rincon Gallardo, fecha 22 del corriente, se suscribe en nombre del señor su padre, D. José María Rincon Gallardo, por 200 acciones, *Manuel Escandon.*— Por 50 acciones, *Agustin Paredes y Arrillaga.*—Por poder del Sr. D. Manuel Terreros, suscritor de 50 acciones, *Mariano Riva Palacio.*

Ferrocarril de Veracruz al Pacífico.— Direccion general.— Exmo. Sr.— Tengo la honra de elevar á manos de V. E. la carta de asociacion y Estatutos de la Compañía, que conforme al artículo 12 del decreto de 5 del corriente se ha formado para la construccion del tramo de camino de fierro que corre entre esta ciudad y la de Puebla. Ruego á V. E. se digne presentarlos al Exmo. Sr. Presidente; y si despues de examinados, merecieren, como lo espero, la aprobacion del Supremo Gobierno, suplico á V. E. se sirva comunicármelo de oficio para que se proceda á darlos al público.

Dios y Libertad. México, Abril 25 de 1861.— *Manuel Escandon.*— Exmo. Sr. Ministro de Fomento.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.— Seccion 5ª— He dado cuenta al Exmo. Sr. Presidente interino constitucional, con la carta de asociacion y Estatutos

que se han formado para la construccion del tramo de camino de fierro entre esta ciudad y la de Puebla; y S. E., que ha visto con positiva satisfaccion el empeño que la Compañía toma por llevar á cabo obra de tanto interes é influencia para la pacificacion y verdadero bienestar de la República, me manda decir á vd. en contestacion, que aprueba dichos Estatutos, y lo excita para que sin desmayar en la penosa tarea que ha acometido, consiga tener la gloria de dotar por fin á la Nacion con una mejora de tanta magnitud y trascendencia.

Dios y Libertad. México, Abril 27 de 1861.—*Ramirez.*—Sr. D. Manuel Escandon.

Compañía del Ferrocarril de México á Puebla.—*Via Llanos de Apam.*—Capital cinco millones de pesos, dividido en 50,000 acciones de á 100 pesos.—Imposiciones sobre el camino, 3.000,000 de pesos, en obligaciones con interes de 7 por 100 amortizables en veinte años.

Condiciones para el pago de las acciones.—25 pesos por accion al tiempo de suscribirse, 25 pesos á un año, 25 pesos á dos años y 25 pesos á tres años. La emision de acciones se hará de Mayo de 1861 en adelante.

SOCIOS FUNDADORES.

Sres. D. Gregorio de Mier y Terán.—D. Mariano Riva Palacio.—D. Manuel Terreros.—D. Rafael Martinez de la Torre.—D. Manuel Escandon.—D. Antonio Escandon.—D. Teodoro Labadie y Cª—D. José María Landa.—D. José María Rincon Gallardo.—D. Miguel Bringas.—D. Basilio Candás.—D. Agustin Paredes y Arrillaga.—D. Pedro Escudero y Echanove.—D. Clemente Sanz.

CONSEJO DE ADMINISTRACION.

Presidente, D. Gregorio de Mier y Terán.—*Vicepresidente*, D. Mariano Riva Palacio.—*Vocales:* D. Antonio Escandon, D. Teodoro Labadie, D. Pedro Escudero y Echanove, y D. Basilio Candás.—*Consul-*

tor letrado, D. Bernardo Couto.—*Secretario*, D. Pascual Almazan. —*Ingeniero en jefe*, Coronel Mr. A. Talcott.—*Segundo*, D. Santiago Mendez.—*Corredor*, D. Juan Rondero.—Direccion general, *Plazuela de Guardiola número 11, México.*

CORRESPONSALES EN EL EXTERIOR DE LA REPÚBLICA.

Habana, D. Ignacio Zangronis.—*New-Orleans*, D. E. Forstall.—*New-York*, Sres. Howland y Aspinwall.—*Paris*, D. J. J. de Uribarren.—*Lóndres*, D. Antonio Gibbs é Hijos.

CORRESPONSALES EN EL INTERIOR.

Acapulco, Sres. Alzuyeta Huarte y Cª—*Campeche*, Sres. Joaquin Gutierrez y Cª—*Guaymas*, Sr. D. José Antonio Crespo.—*Isla del Cármen*, Sres. Benito Anizan y Cª--*Matamoros*, Sres. A. Uhde y Cª--*Mazatlan*, Sres. Echeguren, Quintana y Cª—*Manzanillo*, Sres. Roberto Meyer y Cª—*Mérida*, Sra. Viuda de Regil é hijos.--*Minatitlan*, Sres. Welsh y Allens.—*San Blas*, Sr. D. H. Frayman.--*Tampico*, Sr. D. Dionisio Camacho.--*Tabasco*, Sr. D. A. Ghiliazza.--*Veracruz*, Sres. Viya hermanos.—*Celaya*, Sr. D. A. Delcros.—*Córdoba*, Sres. Agustin Legrand y Cª--*Durango*, Sres. Delius hermanos.--*Guanajuato*, Sr. D. Luis Robles.—*Guadalajara*, Sr. D. Sotero Prieto.—*Morelia*, Sres. Macouset hermanos.—*Monterey*, Sres. Clausen y Cª—*Orizaba*, Sr. D. Tomás Grandison.--*Puebla*, Sr. D. Gumesindo Sabiñon.--*Querétaro*, Sr. D. José Gutierrez García.--*Real del Monte*, Sr. D. Estuardo Auld.--*San Luis Potosí*, Sres. Blas Pereda y Cª—*Zacatecas*, Sr. D. Z. Lacroix.

Esta Compañía se ha formado para llevar á efecto la construccion de la línea de ferrocarril que debe unir la ciudad de México con la de Puebla, dividiéndose aquella en tres secciones:

1ª De México, via de Guadalupe á San Juan Teotihuacan.

2ª De San Juan á Apam.

3ª De Apam á Puebla.

La simple inspeccion del mapa de la República hace comprender la importancia de esta línea, que unirá sus dos ciudades más ricas y populosas, y que derramará inmediatamente los beneficios incalculables de esta via de comunicacion, sobre una multitud de habitantes.

Sin embargo de que el camino será más largo por los Llanos de Apam, se ha preferido esta via, tanto por la facilidad que ofrece el terreno para su construccion y explotacion, como porque atravesando por los más ricos distritos que existen entre México y Puebla, dará vida y valor á una region donde con tanta abundancia se cria la apreciable y singular planta del maguey.

Contará, pues, la línea con el flete permanente del pulque que todos los dias se introduce en Puebla y México, y como la conduccion será rápida y segura, los agricultores que se dedican á este ramo podrán procurarse nuevos mercados para su expendio.

Contará igualmente con el tabaco y demas productos de las Villas, y con el maíz, cebada, trigo y otras producciones nacionales, obteniendo los ganaderos la inmensa ventaja de conducir sus animales sin que sufran maltrato ni deterioro.

Todos los materiales de edificacion se podrán conducir con la mayor facilidad y economía, de lo que resultará una gran ventaja y adelanto para las construcciones que constantemente se hacen en México, Puebla y puntos intermedios. En una palabra, un número inmenso de haciendas y ranchos, en los Valles de México, Apam, San Martin, Tlaxcala y Puebla, resultarán, por decirlo así, reunidos; sus terrenos duplicarán de valor y sus frutos tendrán una segura y fácil salida, dando ocupacion y utilidad á la línea del ferrocarril.

La Compañía no solamente ha contado con el trasporte de pasajeros y el flete de los frutos nacionales, sino tambien con los efectos extranjeros introducidos por Veracruz, cuyo movimiento representa un valor de consideracion.

Antes de formarse la Compañía se han hecho, con la mayor prolijidad, los estudios y el trazo de la línea, por una escogida seccion de ingenieros á cuyo frente ha estado y aún se halla el hábil y acreditado

coronel Mr. A. Talcott: con presencia de los planos y rumbo que debe seguir el camino, se han formado los datos estadísticos necesarios, pidiendo para rectificarlos las noticias debidas á la Sociedad de Geografía y Estadística, á las oficinas del Gobierno y á diversos particulares instruidos en estos ramos.

Segun los cálculos que constan en la reciente exposicion hecha al público por el empresario, tomando por base el actual movimiento de carga entre México, Puebla y Veracruz, y suponiendo que el movimiento de pasajeros sea menor que el de cualquiera de los ferrocarriles que hay en explotacion en diversos países, resulta que el producto no sólo será bastante para cubrir los gastos de administracion, explotacion y conservacion del camino, sino que dejará á los accionistas un rédito crecido que de otro modo no les seria posible obtener sino en especulaciones muy aventuradas.

CÓMPUTO.

Producto probable de pasajeros y flete.....$	1.320,000
Gastos de administracion, explotacion y conservacion, 40 por ciento	528,000
$	792,000
Interes de 3 millones de obligaciones á 7 por 100	210,000
Líquido.....$	582,000

que equivalen á un 12 por 100 sobre el capital de 5 millones de pesos en acciones.

Es evidente que aun cuando por aumentarse considerablemente los trasportes haya de bajarse en proporcion su tarifa, en beneficio del público, subsistirá el mismo número para representar la utilidad divisible entre los accionistas.

CONDICIONES DE LA CONCESION.

El actual propietario del privilegio forma esta Compañía en virtud de la facultad que le concede el art. 12 del decreto de 5 de Abril del presente año.

La Compañía gozará de los privilegios y exenciones siguientes:

1º De la introduccion libre de derechos, durante 30 años, de todos los materiales necesarios para la construccion y explotacion del camino.

2º De la exportacion libre de derechos de todos los fondos que se remitan al extranjero, para la compra de materiales.

3º De la ocupacion de todos los terrenos públicos que necesite.

4º De la excepcion de contribuciones y toda clase de impuestos, decretados ó por decretar, durante 50 años.

5º De la tercera parte de los terrenos baldíos que, por concesion del Gobierno, corresponden al empresario en el Estado de Sonora.

El privilegio es perpetuo, el importe de los dividendos no está limitado, sino en lo que exceda de un 12 por 100 de utilidad divisible en cada año, y la Compañía tendrá la facultad de fijar la tarifa de precios de trasportes.

DISPOSICIONES GENERALES.

El capital social de la Compañía queda limitado á la expresada suma de cinco millones de pesos en acciones. Se emitirán además tres millones de pesos en obligaciones sobre el ferrocarril, con hipoteca de él, con interes de 7 por 100 al año y amortizables en 20 años.

Las emisiones de acciones se harán sucesivamente á medida que se vaya llenando la suscricion, y se publicarán en los periódicos.

El importe de las acciones se satisfará como se ha dicho, entregando una cuarta parte al suscribirse, y las tres cuartas partes restantes en uno, dos y tres años.

Las acciones se emitirán al portador.

Los que no pagaren sus plazos, despues de requeridos por los periódicos, quedarán sujetos á lo que previenen los arts. 18 y 19 de los Estatutos.

La Direccion de la Compañía residirá en la capital; pero se establecerán sucursales para el manejo de los negocios en el resto de la República y en los países extranjeros.

La Compañía será representada por seis directores, de los que uno será presidente y uno vicepresidente, los que estarán sujetos á los Estatutos de la Compañía que han sido aprobados ya por el Supremo Gobierno.

La línea de México á Puebla estará concluida en 5 años, contados desde el 5 de Abril del año actual.

Luego que se concluya un tramo se pondrá en explotacion, y á cada accion corresponderá una parte proporcional de las utilidades líquidas.

Las suscriciones se reciben en la Direccion general de la Compañía, plazuela de Guardiola número 11.

México, Mayo 1º de 1861.

Número 79.

Circular de 29 de Abril de 1861

remitiendo el decreto de 5 del mismo mes, sobre construccion del ferrocarril de Veracruz al Pacífico.

Secretaría de Fomento.—Seccion 5ª—Circular núm. 140.—De órden del E. S. Presidente interino constitucional, acompaño á vd. el decreto que S. E. se sirvió expedir por conducto del Ministerio de mi cargo, y contiene las modificaciones hechas al de 31 de Agosto de 1857, relativo á la construccion del camino de fierro contratada con D. Antonio Escandon.

Como verá vd. por todo el contexto del decreto que ahora le incluyo, fecha 5 de este mes, y principalmente en su artículo 20, el Supremo Gobierno, con la mira de introducir en la República esa inapreciable mejora, ha dictado todas las medidas que se han estimado oportunas para lograr ese importante objeto; siendo una de ellas la de asegurar á la Empresa las prestaciones á que el Gobierno se halla solemnemente comprometido, y que tiene la firme voluntad de hacer efectivas.

Por eso se ha servido S. E. disponer que el 20 por 100 del derecho adicional de mejoras materiales, que es uno de los fondos de este Ministerio y que está destinado por la ley de su creacion, al establecimiento de ferrocarriles, lo perciba religiosamente la Empresa del que va á construirse de esta capital al puerto de Veracruz, á quien está apropiada una mitad; creándose para mayor seguridad un papel especial representativo de ese derecho, y en el cual únicamente ha de ser pagado, una vez emitido, como lo será en breve por este Ministerio.

Mas entretanto que esto se verifica, S. E. el Presidente me ordena hacer á vd. estrecha prevencion de que, desde el recibo de la presente órden, y sin embargo de cualesquiera otras que hoy tenga, ó en adelante se dieren en contrario á esa oficina, separe y entregue en dinero, con la mayor puntualidad, á los agentes de la Empresa del camino de fierro en ese puerto, la totalidad del derecho de mejoras materiales; en concepto de que sobre este punto no admitirá el Gobierno excusa alguna por la falta de cumplimiento en la exacta y oportuna entrega de las cantidades pertenecientes á ese fondo, sea cual fuere el título con que las Aduanas pretendan cohonestar la distraccion de él á otro cualquier objeto.

En consecuencia, queda desde luego derogada toda disposicion dictada con anterioridad para hacer uso de los caudales del mismo fondo en virtud de las exigencias de la guerra, y no surtirán ningun efecto las que acaso dictaren en lo sucesivo, so pretexto de escasez de recursos, ó algun otro, las autoridades políticas y militares; siendo de la exclusiva responsabilidad de los administradores de las aduanas marítimas y fronterizas, cualquiera cantidad de esa pertenencia de que se use para otros objetos.

Muy pronto se remitirán á vd. por esta Secretaría, las muestras del papel de mejoras materiales en que debe satisfacerse el derecho de ese nombre, desde el dia siguiente al en que se reciban en esa Aduana, pues se queda ya trabajando activamente en la emision de él. Por ahora circunscríbase vd. al estricto cumplimiento de esta órden que le comunico de la especial de S. E., con ese fin, y cuyo recibo se servirá avisarme.

Dios y Libertad. México, Abril 29 de 1861.—*Ramirez.*

Número 80.

Circular de 5 de Mayo de 1861

remitiendo muestras de bonos.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Circular núm. 142.—Acompaño á vd. siete muestras de los bonos expedidos por esta Secretaría, los cuales representan las siete series determinadas en el Reglamento de 5 de Abril último, y de ellas deberá vd. tomar conocimiento para la resolucion de los casos que sobre el particular puedan ocurrir en la agencia de su cargo.

Dios y Libertad. México, Mayo 5 de 1861.—*Ramirez.*

Número 81.

Contrato aprobado el 18 de Mayo de 1861

para la construccion del ferrocarril de México á Puebla.

En la ciudad de México, á treinta de Julio de mil ochocientos sesenta, ante mí el escribano público de la Nacion y testigos que se expresarán, los Sres. D. Manuel y D. Antonio Escandon, vecinos de esta capital, á quienes doy fe conozco, dijeron: que desde el dia 16 de Abril próximo pasado, celebraron el contrato siguiente:

D. Antonio Escandon, poseedor del privilegio exclusivo para la construccion de un camino de fierro desde Veracruz hasta las costas del Pacífico, y su hermano D. Manuel Escandon, vecinos ambos de esta ciudad, y en el libre uso de sus derechos, han celebrado el contrato que explican las cláusulas siguientes:

1ª D. Manuel Escandon se obliga á construir el trozo del indicado camino, que debe correr desde la ciudad de Guadalupe Hidalgo, en continuacion del que está ya construido, hasta la Puebla de los Ángeles, via de los llanos de Apam, en una longitud de ciento ochenta y un kilómetros, que equivalen á cuarenta y tres dos quintos leguas mexicanas.

2ª Se obliga igualmente á construir los siguientes edificios, anexos á la línea.—En México una estacion de primera clase para pasajeros.—Una id. id. para trenes de pasajeros.—Una id. id. para trenes de carga.—Un local para guardar doce locomotrices.—Un taller para reparacion de máquinas.—Uno id. para reparacion de wagones.—Cuatro tejados para guardar wagones.—En Puebla, una estacion de segunda clase para pasajeros.—Un local para guardar seis máquinas.—Un ta-

ller de segunda clase para reparaciones.—Un tejado para guardar wagones.—En el camino, diez estaciones de cuarta clase.—Doce depósitos de agua.

3ª D. Manuel Escandon no sólo queda obligado á erogar los gastos que exijan las construcciones de que hablan las dos cláusulas precedentes, sino á adquirir á su costa los terrenos que para llevarlas á cabo sean necesarios en toda la extension de la línea. Se exceptúan de esta regla los terrenos que hasta la fecha tiene adquiridos en esta ciudad D. Antonio Escandon, los cuales quedan á disposicion de su hermano D. Manuel, para que los emplee en las construcciones, segun convenga, sin obligacion de abonar nada por su precio.

4ª D. Manuel Escandon se sujetará estrictamente, en cuanto al rumbo y trazo de la línea del camino, y en cuanto á las diez estaciones y doce depósitos de agua que en él ha de haber, al plano general y á los perfiles que levantó y suscribió en Nueva-York el coronel americano Mr. Andrés Talcott, remitidos á México con carta de 4 de Diciembre de 57, y que se ha servido aprobar el Gobierno de la República en 16 de Marzo del corriente año. De dichos plano y perfiles, se entrega ahora un ejemplar á D. Manuel Escandon, para que sirvan de guía en la direccion de la obra, y conforme á su tenor ha de recibírsele cuando esté concluido.

5ª Respecto de la calidad de la construccion del camino, queda convenido entre ambos contratantes que, cuando ménos, será tan buena como la del trozo que está ya construido y en uso entre esta capital y Guadalupe.

6ª En cuanto á las otras construcciones que, conforme á la cláusula segunda, han de hacerse en esta ciudad y la de Puebla, se sujetará D. Manuel Escandon á los proyectos formados por el coronel Talcott.

7ª D. Antonio Escandon entrega ahora á D. Manuel el trozo de ferrocarril que tiene construido entre México y Guadalupe, con los wagones, locomotrices, estaciones, herramientas, útiles y muebles que le pertenecen, segun el inventario que va adjunto á este contrato. Es obligacion de D. Manuel Escandon mantener en buen uso el indica-

do trozo durante el tiempo que tarde la construccion de la via hasta Puebla, y entregarlo luego con ella en estado útil de servicio. Los gastos que su conservacion exija, serán de cuenta del mismo D. Manuel Escandon, así como quedarán á su beneficio los productos que rindan. Respecto de los wagones, locomotrices, herramienta, útiles y muebles, no se hará por el constructor devolucion de ellos separadamente, sino que se entenderán comprendidos en la estipulacion general que va á explicarse en la cláusula siguiente.

8ª D. Manuel Escandon se obliga á entregar, al mismo tiempo que la ruta general de Puebla á México, los trenes necesarios para comenzar su explotacion, los cuales se han fijado por ambas partes en estos guarismos.—Número primero: para movimiento de pasajeros.—Cuatro locomotrices.—Catorce wagones de pasajeros.—Cuatro id. de correo y equipaje.—Número dos: para movimiento de carga.—Cuatro locomotrices, treinta wagones cubiertos, doce id. descubiertos.—Número tres: para gobierno económico del camino.—Dos locomotrices, diez wagones descubiertos, diez id. para cascajo, veinticuatro id. id. para otros usos.

Todos estos objetos serán de buena calidad, y se recibirán en buen estado de servicio.

9ª Por el precio del camino y demas objetos que quedan detallados en las cláusulas precedentes, D. Manuel Escandon recibirá los siguientes valores.—Primero: En numerario setecientos cincuenta mil pesos fuertes inmediatamente que se reunan suscritores en el público, por la suma de tres millones de pesos en acciones.....$ 750,000

Setecientos cincuenta mil al año de la anterior entrega..... 750,000

Setecientos cincuenta mil á los dos años..... 750,000

Setecientos cincuenta mil á los tres años..... 750,000

Total en numerario.—Tres millones de pesos.....$ 3.000,000

Segundo. En veinte mil acciones del mismo camino, de á cien pesos cada una, por las cuales se suscribe el mismo D. Manuel y quedan en el acto á su disposicion, dos millones de pesos.....$ 2.000,000

Tercero. Tres millones de pesos en obligaciones, ó sean imposiciones sobre el propio camino, y con hipoteca especial de él, las cuales ganarán rédito de siete por ciento al año, pagadero ántes de hacerse reparto alguno de utilidades á los accionistas, y cuyo capital será redimible en el espacio de veinte años, con abonos anuales de cinco por ciento. D. Antonio Escandon recabará de la potestad suprema, la autorizacion competente para que este pacto, por lo que mira á la cuota del rédito, sea válido y subsistente, con dispensa de las leyes que pudieran oponérsele. Y se obliga solemnemente á que no se constituirá jamas sobre el camino ningun otro censo, gravámen, imposicion ú obligacion que pueda legalmente disputar la prelacion que respecto de cualquier otro crédito deben disfrutar estos tres millones y sus réditos, tanto por su antigüedad en razon de ser la primera hipoteca especial que se constituye en el camino, como por su procedencia, siendo, como son, parte del precio de su construccion. Los títulos de dichos tres millones se entregarán en el acto á D. Manuel Escandon; pero si traspasare ó cediere á otras personas el todo ó parte de ellos, será obligacion suya pagar, desde luego, de su cuenta, á los cesionarios el expresado rédito de siete por ciento con la debida puntualidad, hasta el dia en que entregue concluido el camino, conforme al presente contrato. Desde ese dia para adelante, el pago de réditos y la amortizacion anual de capital, que empezará á verificarse al año siguiente, serán á cargo de D. Antonio Escandon, ó de quien le suceda en el privilegio.

10. Los ocho millones de pesos que importan los objetos enumerados en la cláusula anterior, se han reputado el justo precio de las obligaciones que contrae D. Manuel Escandon, teniendo para ello en cuenta, así la estimacion positiva que de los indicados objetos debe hacerse al presente, como los datos y observaciones que ministran los trabajos del coronel Talcott.

11. D. Manuel Escandon queda obligado á entregar concluido el camino hasta Puebla, en el espacio de cinco años contados desde la fecha en que se hayan reunido suscritores en el público por la suma de tres millones de pesos en acciones, y se le haya hecho la primera exhibicion

de setecientos cincuenta mil pesos en numerario de que habla la cláusula novena. Solamente se suspenderá el cumplimiento de esta obligacion en caso de que sobrevenga caso fortuito ó fuerza mayor que le embarace la prosecucion de la obra, ó de que dejen de hacérsele á sus plazos las otras tres exhibiciones en numerario, que la misma cláusula explica.

12. Durante el tiempo de la construccion, D. Manuel Escandon costeará los gastos generales que deba erogar la Direccion general del camino, fijándose su monto por mútuo acuerdo entre el mismo D. Manuel y D. Antonio, sobre la base de una prudente economía.

13. Durante el mismo tiempo de la construccion puede D. Manuel Escandon explotar de su cuenta y á su beneficio los trozos del camino que vaya habilitando, en los términos que respecto del de Guadalupe explica la cláusula sétima.

14. D. Antonio Escandon tiene el derecho de vigilar por sí, ó por medio de los comisionados que al efecto nombre, sobre la calidad de la obra que se vaya ejecutando, y sobre su progreso gradual, á fin de cerciorarse de que se cumplen como es debido las estipulaciones contenidas en las cláusulas cuarta, quinta y sexta del presente contrato, y de que la construccion adelanta en proporcion de las exhibiciones de numerarios que conforme á la novena se vayan haciendo á D. Manuel Escandon.

15. Para evitar todo motivo de oscuridad ó duda, se advierte que independientemente de este contrato y sin atingencia con él, D. Antonio Escandon tiene traspasados á su hermano D. Manuel en otros arreglos, dos millones de pesos de los ocho que en bonos denominados «de construccion del camino de fierro de Veracruz á México» fueron emitidos y se le entregaron en cumplimiento del artículo diez y nueve del decreto de treinta y uno de Agosto de mil ochocientos cincuenta y siete. De los bonos importantes dichos dos millones, ha podido y puede disponer libremente en Lóndres el citado su hermano D. Manuel, como de cosa que le pertenece en plena y libre propiedad por títulos distintos de los que nacen del presente contrato.

16. Si acerca de la inteligencia de cualquiera de los precedentes pactos, ó sobre su cumplimento, se suscitare cualquier género de diferencia entre las partes, bien sea ahora, bien durante los cinco años de la construccion, bien al tiempo del recibo del camino ó despues, se decidirá por el único y exclusivo medio de jueces árbitros, arbitradores, amigables componedores, nombrados, uno por D. Manuel Escandon y otro por D. Antonio ó por quien le suceda en el privilegio. Dichos árbitros, ántes de empezar á conocer, constituirán un tercero para el caso de discordia. Por la sentencia de los árbitros ó del tercero en su caso, estarán y pasarán las partes en todo tiempo, con expresa renuncia que desde ahora hacen de los recursos de reduccion, albedrío de buen varon, apelacion y cualquiera otro que por derecho les competa.

17. Oportunamente se reducirá este contrato á escritura pública. Y para la debida constancia firmamos la presente en la ciudad de México, á diez y seis de Abril de mil ochocientos sesenta.—*Antonio Escandon.*—*Manuel Escandon.*—Concuerda el contrato inserto con su original que doy fé haber visto, leido y devuelto; y que debiendo elevarlo á escritura pública segun la última de sus condiciones, por la presente ó en la mejor via y forma que haya lugar en derecho, y que más firme y valedero sea, los nominados señores D. Manuel y D. Antonio Escandon, otorgan que se obligan á cumplir en todas sus partes las condiciones del repetido contrato que reproducen y ratifican aquí íntegramente, cláusula por cláusula, palabra por palabra, sin darles otro sentido, comento ni interpretacion más que el que literalmente suenan, y á no reclamarlo total ni parcialmente; pues si lo hicieren, consienten en no ser oidos en juicio ni fuera de él, y en que por el mismo hecho sea visto que de nuevo lo aprueban y ratifican con mayores vínculos y solemnidades, añadiendo fuerza á fuerza y contrato á contrato para su mayor estabilidad y firmeza. A cuya observancia, guarda y cumplimiento se obligan con sus bienes presentes y futuros, y con ellos se someten á la jurisdiccion de los señores jueces que de sus causas puedan y deban conforme á derecho conocer, para que á lo dicho los compelan y estrechen como si fuera por sentencia consentida y pasada en

autoridad de cosa juzgada: renuncian las leyes de su favor y defensa con la general del derecho, especialmente las que les competan por lesion, que declaran no haber en este contrato. Así lo otorgaron y firmaron, siendo testigos D. Francisco Lara, D. Mariano López y D. Fermin Gonzalez, de esta vecindad. Doy fe.—*Antonio Escandon.—Manuel Escandon.—Francisco Lara.—Mariano López.—Fermin Gonzalez Cosío.—Ramon de la Cueva*, escribano público de la Nacion.

Compañía del Ferrocarril de México á Puebla.—Exmo. Sr.—Aceptados por esta Compañía los Estatutos que habiendo sido propuestos por la Empresa fueron aprobados por el Supremo Gobierno, ha sido instalado el Consejo de administracion con arreglo á ellos, y en su primera reunion ha determinado dar cuenta de su ereccion á V. E. y hacer en el contrato de construccion anexo á los Estatutos, las modificaciones consiguientes al tenor de la última concesion sancionada por el Supremo Gobierno el 5 de Abril próximo pasado.

Desempeño muy gustosamente la primera determinacion, manifestando á V. E. que el Consejo administrativo secundará con todo anhelo los deseos y disposiciones del Supremo Gobierno para la ejecucion del ferrocarril. Por lo que toca á la segunda, tengo la honra de elevar á V. E. la copia de las modificaciones indicadas, que dirigiéndose á asegurar la ejecucion del contrato y á ofrecer mejores ventajas al público invitado á la suscricion, espero que merecerán la aprobacion de V. E.

Aprovecho esta oportunidad para protestar á V. E. mi atenta consideracion.

Dios y Libertad. México, 16 de Mayo de 1861.—*Gregorio de Mier y Terán.*—Exmo. Sr. Ministro de Justicia, Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Compañía del Ferrocarril de México á Puebla.—Reunidos en la sala de juntas del Consejo administrativo de la Compañía del Ferrocarril de México á Puebla, los vocales que la forman, y por invitacion de ellos las personas que hasta aquí han tomado acciones en dicha Compañía,

se procedió á leer y examinar atentamente el contrato de construccion del mismo camino, que ajustó el dia 16 de Abril de 1860 el concesionario del privilegio, D. Antonio Escandon, con su hermano D. Manuel, y ha cedido aquel á la Compañía, segun consta en el artículo 6º de la carta de asociacion. Al practicarse el exámen se notó que habiendo antecedido todo el espacio de un año el indicado contrato al decreto últimamente expedido por el Supremo Gobierno en el mes de Abril próximo pasado, enmendando y corrigiendo el privilegio original concedido el 31 de Agosto de 1857, no resultaban ahora ambas piezas en perfecta armonía, y por lo mismo se hacia indispensable innovar y corregir en algunos puntos el expresado contrato. Se manifestó, además, el deseo de que si ántes del vencimiento del plazo dentro del cual D. Manuel Escandon debe entregar terminado todo el camino, habilitare algunos tramos de él y los pusiere en explotacion, usando de la facultad que le da el artículo 13 del contrato, la Compañía tenga algun participio en las utilidades líquidas que los indicados tramos produjeren, á fin de estimular así más la venta de acciones. Y como D. Manuel Escandon se prestase desde luego á hacer las alteraciones, enmiendas y explicaciones que se indicaban, quedó solemnemente convenido entre él y la Compañía, que el repetido contrato de construccion se entienda innovado y modificado en los términos que explican los artículos siguientes:

1º Habiendo establecido el Supremo Gobierno en el artículo 40 del decreto de 5 de Abril próximo pasado, que todo causante de derechos en las aduanas marítimas y fronterizas de la República, está obligado á entregar en ellas mismas con el carácter de impuesto adicional, y en reemplazo del que se llamó de amortizacion de la deuda pública, un 15 por 100 de la cuota de los indicados derechos, precisamente en acciones de las que se emitan por esta Compañía y por la que se encargue de la construccion del ferrocarril entre Orizaba y Veracruz; D. Manuel Escandon, en el supuesto de que por parte del Erario nacional se cumpla exacta y religiosamente como es debido esta prevencion, da por hecha la suscricion de tres millones de pesos á que se refiere el artículo 11 del contrato.

2º En consecuencia, entregándole á él el precio de las acciones todas que compren los causantes de derechos para cumplir la prevencion de la ley, así como el de las demas acciones que se vendan en el público, á los plazos á que los suscritores deben hacer sus exhibiciones conforme á los Estatutos, toma sobre sí la obligacion de comenzar dentro de los dos meses de la ley la construccion del camino; la de mantener durante los ocho meses de la estacion de secas, un número de operarios que no baje de cuatrocientos, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion; y finalmente, la de que en el término de cinco años estará en uso para el público el camino todo hasta Puebla, segun lo que previenen los artículos 16 y 24 del decreto de Abril.

3º Si sucediere que al entregar concluido D. Manuel Escandon el camino al vencimiento de los cinco años, aun no se le hayan exhibido por la venta de acciones á los causantes de derechos y por las suscriciones del público los tres millones de pesos que en numerario debe percibir conforme al artículo 9 del contrato, lo que falte para el completo de dichos tres millones, se le cubrirá entregándole los títulos de las acciones no vendidas.

4º Si (lo que no es de esperarse) se alterare ó derogare por la autoridad suprema la disposicion del artículo 40 del decreto de Abril, no correrá contra D. Manuel Escandon el plazo de los cinco años fijados para la construccion del camino, así como no debe correr contra la Compañía en sus relaciones con el Gobierno. La Compañía en ese evento hará cuantas reclamaciones y gestiones le sean posibles para que el Erario cumpla fielmente sus compromisos y resarza los daños que del no cumplimiento se hayan originado.

5º Si D. Manuel Escandon, en uso de la facultad que le da el artículo 13 del contrato, habilitare para el público y pusiere en explotacion alguno ó algunos tramos del camino ántes de entregar éste concluido á la Compañía, queda convenido que cede tres octavas partes de las utilidades líquidas que produzca la explotacion, á beneficio de la Compañía, por los tres millones de suscricion pública. Pero miéntras no estén vendidas, bien sea á suscritores particulares, bien á causantes de dere-

chos, las acciones cuyo valor de tres millones de pesos debe entregarse en numerario al mismo D. Manuel Escandon, se entregará á él la parte de utilidades que debia corresponder á las acciones invendidas.

6º Se advierte, para la debida claridad, que el constructor nada tiene que abonar á la Compañía por el uso que para continuar la construccion hiciere de los tramos que vaya concluyendo.

Y estando en perfecta conformidad sobre los artículos precedentes, ambas partes convienen en que el precitado contrato de construccion, hecho el dia 16 de Abril de 1860, se tenga por modificado, corregido é innovado en todo lo que los dichos artículos importan; y por ratificado y nuevamente consentido de ambas partes en todo lo demas. Acordaron tambien, que el referido contrato y lo estipulado ahora, se eleven al Supremo Gobierno para su debido conocimiento, y que con la contestacion que reciba, se reduzca este segundo (como lo fué el primero con fecha 30 de Julio último) á instrumento público, que firmará por parte de la Compañía el señor Presidente del Consejo de administracion y el Secretario. México, Mayo 15 de 1861.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—He dado cuenta al Exmo. Sr. Presidente interino constitucional con la nota de vd., fecha 16 del actual, en que participa haber sido instalado el Consejo de administracion del tramo de ferrocarril de México á Puebla, con arreglo á los respectivos Estatutos acordados por este Ministerio.

Asimismo, impuesto S. E. de las modificaciones hechas al contrato de construccion anexas á dichos Estatutos, y que han de asegurar la ejecucion del contrato, S. E. se ha servido aprobarlas.

Dios y Libertad. México, Mayo 18 de 1861.—*Manuel Orozco.*—Sr. D. Gregorio de Mier y Terán.

Número 82.

Circular de 21 de Mayo de 1861.

acompañando siete modelos de los Bonos expedidos de conformidad con el artículo 2º del Reglamento relativo.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Circular núm. 141.—De conformidad con el artículo 2º del Reglamento de la ley de 5 del corriente, acompaño á vd. siete modelos de los Bonos expedidos por este Ministerio, desde la letra A á la G, con el objeto de que vd. tenga el debido conocimiento de ellos ántes de ponerse en circulacion. En consecuencia, y con total arreglo al artículo 4º del mencionado Reglamento, las operaciones que deban verificarse con los expresados Bonos se sujetarán á lo que aquel previene.

Igualmente y con el objeto de que la cuenta con el Empresario vaya con la debida exactitud, y para que la Seccion de contabilidad de este Ministerio tenga oportuno conocimiento de los Bonos que vayan amortizándose, encargo á vd. el puntual cumplimiento del artículo 6º del decreto expresado.

Dios y Libertad. México, Mayo 21 de 1861.—*Ramirez.*—Señor Administrador de la Aduana marítima de. . . . .

Número 83.

Circular de 14 de Junio de 1861

remitiendo los Estatutos y Prospecto para la construccion del ferrocarril de México á Puebla.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—Circular núm. 146.—Adjunto á vd. un ejemplar del Prospecto y otro de los Estatutos aprobados por el Supremo Gobierno para la construccion del ramal de ferrocarril entre esta capital y la del Estado de Puebla.

El Exmo. Sr. Presidente, que desea que cuanto ántes quede planteada en la República esta interesante mejora, dispone que haga vd. circular ambos documentos, excitando el patriotismo de los habitantes de la demarcacion de esa agencia, con el fin de que se suscriban por algunas acciones, haciéndoles palpables las ventajas que directa ó indirectamente deberán resultarles si llegare á llevarse á efecto una obra de tanta importancia.

Dios y Libertad. México, Junio 14 de 1861.—Señor Agente de Fomento en. . . . .

Número 84.

Circular de 14 de Junio de 1861

enviando á los gobernadores el Prospecto y Estatutos para la construccion del ferrocarril de México á Puebla.

Seccion 5ª—Circular núm. 146.—Exmo. Sr.—Acompaño á V. E. un ejemplar del Prospecto y otro de los Estatutos acordados por la Empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, relativos ambos documentos al tramo que deberá unir esta capital con la del Estado de Puebla.

Los mencionados Estatutos han sido aprobados por el Supremo Gobierno, y su solo contexto demuestra claramente la decision de la Empresa para llenar sus compromisos, llevando á cabo una obra que cambiará completamente la faz de la República facilitando sus transacciones interiores en una extension que apénas puede apreciar hoy la inteligencia, proporcionando exportacion á frutos que hoy se pierden ó se desprecian, y contribuyendo por último poderosamente al restablecimiento de una paz duradera.

El Exmo. Sr. Presidente, que está íntimamente convencido de estas ventajas, cuya verdad seria muy fácil demostrar, no ha titubeado un momento en proporcionar á la referida Empresa toda la proteccion y auxilio que ha estado en su arbitrio conceder; pero como obra de tanta trascendencia necesita de un apoyo verdaderamente nacional, S. E. apela al celo de V. E., tan amante del progreso y de los positivos adelantos del país, para que el Estado que tan dignamente dirige, se suscriba por el número de acciones que sea compatible con su estado financiero, y á fin de que excite el patriotismo de los habitantes del mismo, invitándoles á que por su parte tomen las acciones que les sea posible,

pues de esta manera verémos en pocos años realizada una obra que hace tantos está demandando la República como una de sus primeras y más urgentes necesidades.

Reproduzco á V. E. las seguridades de mi consideracion y aprecio.

Dios y Libertad. México, Junio 14 de 1861.—Exmo. Sr. Gobernador del Estado de. . . . .

Número 85.

Circular de 26 de Junio de 1861

prohibiendo se disponga del derecho adicional de mejoras materiales.

Secretaría de Hacienda.—Circular.—El Exmo. Sr. Presidente constitucional se ha servido acordar prevenga á vd., como lo hago, que por ningun motivo ni pretexto, y sean cuales fueren las urgencias de esa Aduana, disponga del derecho adicional de mejoras materiales, consignado á la Empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico por decreto de 5 del próximo pasado.

Dígolo á vd. de órden suprema para su inteligencia y fines consiguientes.

Libertad y Reforma. México, Junio 26 de 1861.

Número 86.

Decreto de 2 de Julio de 1861

expedido por la Legislatura del Estado de Veracruz, facultando al Ejecutivo del mismo para que pacte el plazo en que debe concluirse el tramo de Veracruz á Orizaba, correspondiente al ferrocarril de aquel puerto á México.

Gobierno del Estado libre y soberano de Veracruz.—Legislatura del Estado de Veracruz.—Número 59.—El Congreso del Estado libre y soberano de Veracruz, en nombre del pueblo, decreta:

Artículo único. Se faculta al Gobierno del Estado para que pacte con D. Antonio Escandon, el señalamiento del plazo en que, precisa é indispensablemente, debe quedar concluido el tramo de ferrocarril entre Veracruz y Orizaba, con arreglo á las bases siguientes:

1ª Que se procederá inmediatamente al reconocimiento de los terrenos por donde deba construirse el ramal que, partiendo de Jalapa, una á dicha ciudad con el camino central, para que formado el trazo respectivo se proceda en seguida á estipular el plazo en que deba quedar igualmente concluido el expresado ramal.

2ª Que el Gobierno del Estado otorgará toda clase de proteccion á la ejecucion de la obra y que serán tomadas acciones por valor de seiscientos mil pesos á un millon.

Para poder dar cumplimiento á lo anterior, el Gobierno del Estado hará que en cada cabecera de canton se organicen juntas compuestas de personas aptas y amantes del progreso material, para que promuevan, por todos los medios posibles, la compra particular de acciones del ferrocarril: el déficit hasta la cantidad que se estipule con el Sr. Escan-

don, será repartido entre las municipalidades del Estado, y éstas procederán á proponer los arbitrios correspondientes, á fin de que aprobados ó modificados por el Gobierno, se hagan efectivos los enteros en tiempo oportuno.

Estos se harán en los términos fijados por la Empresa.

3ª Que si en el término de cinco años, contados desde el próximo mes de Octubre en que deben comenzar los trabajos, no quedase concluida la via férrea entre este puerto y Orizaba, sufrirá el dueño del privilegio una multa de cien á doscientos mil pesos y perderá el privilegio en la parte conducente á la construccion del tramo á que se refiere este pacto en el Estado de Veracruz, cediendo á éste sus derechos para que use de ellos ó los ceda á la Compañía que organice y deba concluir la obra.

En el caso que el Sr. Escandon no cumpla el compromiso contraido y llegue el de la traslacion al Estado de los derechos que le otorgó el Supremo Gobierno en 5 de Abril último, pagará la multa convenida: el tramo que haya construido quedará por su cuenta, pero es obligacion suya entregar los planos y demas trabajos relativos practicados por el coronel Talcott para poder dar término á la obra con uniformidad.

El Sr. Escandon, además, en el propio caso, reconocerá á los accionistas del Estado, en el tramo que quede por su cuenta, la parte que hubiere recibido del valor de sus acciones, y repartirá á prorata las utilidades que proporcionalmente les correspondan.

4ª Que en el evento, no de esperarse, que el Supremo Gobierno suspenda la percepcion por parte del Sr. Escandon del producto de derechos de mejoras materiales y 15 por 100 de derecho adicional, los trabajos del camino de fierro no serán suspendidos, y, ó entregará el Sr. Escandon el privilegio como se previene en la condicion 3ª de estas bases, ó continuará los trabajos por su cuenta como si tal suspension no se hubiere verificado, pudiendo únicamente pactar en este caso, una ampliacion equitativa de los plazos estipulados.

5ª El Gobierno del Estado estipulará asimismo con el Sr. Escandon, que ha de recibir como operarios del camino, por lo ménos dos mil hom-

bres, que organizados de la manera que se juzgue conveniente, puedan ser útiles jornaleros para la obra y una garantía de que los trabajos no serán interrumpidos por malhechores.—El estipendio de estos trabajos será arreglado entre ambas partes.

H. Veracruz, Junio 29 de 1861.—*Manuel María Alva*, diputado presidente.—*Hilario Perez y Olazo*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y comunique á quienes corresponda para su exacta observancia.

H. Veracruz, Julio 2 de 1861.—*Ignacio de la Llave.*—*Juan Lotina*, secretario.

Es copia que certifico. H. Veracruz, Julio 3 de 1861.—*Juan Lotina*, secretario.

Anexo al número 86.

Estatutos aprobados el 23 de Setiembre de 1861

de la Compañía del ferrocarril de Orizaba á Veracruz.

En la ciudad de Orizaba, á siete de Setiembre de mil ochocientos sesenta y uno, ante mí el escribano público y testigos que se expresarán, los Sres. Lic. D. Ignacio de la Llave y D. Manuel Escandon, el primero vecino de Veracruz y el último de México, ambos transeuntes en esta ciudad, á los que doy fe conozco, y de ser el Sr. Llave gobernador de dicho Estado, y el Sr. Escandon apoderado de su hermano, el Sr. D. Antonio del mismo apellido; con tales caracteres, dijeron: que habiendo obtenido el citado D. Antonio Escandon del Supremo Gobierno de la República, privilegio exclusivo para construir un ferrocarril desde la ciudad de Veracruz al mar Pacífico, segun aparece del decreto de treinta y uno de Agosto de mil ochocientos cincuenta y siete, con sus modificaciones de cinco y ocho de Abril de esté año, fué invitado por el H. Gobierno del Estado para pactar el término dentro del cual debia ser construido el tramo de Veracruz á esta ciudad, á cuyo efecto fué comisionado el Sr. Llave, como aparece del decreto número 59, expedido con fecha veintinueve de Junio próximo pasado; y habiéndose reunido ambos señores en esta poblacion con el objeto referido, en las diversas reuniones que han tenido sobre el particular, han visto ante todo el bien público, pues se hallan animados de los mismos sentimientos, por cuya razon, de comun acuerdo, han pactado las siguientes condiciones:

1ª D. Manuel Escandon, como apoderado de su hermano D. Anto-

nio, que es el legítimo dueño del privilegio concedido en virtud del decreto de treinta y uno de Agosto de mil ochocientos cincuenta y siete, ratificado por el de cinco de Abril del presente año, se compromete á construir el tramo de ferrocarril de esta ciudad á la de Veracruz, en cinco años, contados desde primero de Enero de mil ochocientos sesenta y dos, por ser necesarios los meses que faltan del presente año para los arreglos preparatorios de locacion de la línea en su primer trayecto de la Tejería á la Soledad.

2ª Como en el tramo de esta plaza á la de Veracruz hay que construir en la Barranca de Metlaque un puente de grande importancia, si por un evento se perdieren los buques que deben conducir las piezas necesarias para dicho puente, y por este motivo no pudiere quedar concluido en el término de los cinco años, dando oportunamente D. Manuel Escandon noticia del acontecimiento que haya sufrido, le será prorogado el plazo por el tiempo que se considere necesario, para que sean construidas y conducidas á la República las piezas necesarias para dicho puente, quedando, sin embargo, solemnemente comprometido á dejar terminado el camino en los cinco años pactados, con excepcion sólo en el evento expresado del paso por la Barranca de Metlaque.

3ª La obligacion que contiene el art. 1º, se tendrá por firme y subsistente, siempre que D. Manuel Escandon perciba en el puerto de Veracruz los fondos que han sido destinados por los decretos de 5 y 8 de Abril, para la importante obra del ferrocarril, y en compensacion de la indicada obligacion que el empresario contrae con el gobierno de Veracruz, éste se compromete solemnemente á poner en práctica todos los medios que estime convenientes y necesarios para lograr que las concesiones estipuladas en los citados decretos, sean siempre fiel y exactamente respetadas, á efecto de que al constructor no le falten los fondos necesarios.

4ª Como el Sr. Escandon desea que no sean gravados con una contribucion forzosa los habitantes del Estado de Veracruz, como seria preciso hacerlo desde luego para dar cumplimiento á la frac. 2ª del artículo 1º del decreto expedido en 29 de Junio de 1861; y como por otra

parte ha notado que los expresados habitantes del Estado, comprendiendo lo interesante de la obra de que se trata y los resultados benéficos que ella va á producir, han correspondido al llamamiento que para suscribirse voluntariamente se les ha hecho en lo particular, confiando además en que con los fondos que le tiene consignados á la obra el Gobierno general y las combinaciones que sobre ellos tiene formadas el empresario, le proporcionarán suficientes recursos para llevar á feliz término la indicada obra, no recibe, por ahora, el producido de la contribucion forzosa, establecida en la fraccion 2ª del artículo y decreto ya citados, y contrayendo por otra parte, desde hoy, la obligacion de concluir la via férrea en el término ya pactado y bajo las penas pecuniarias establecidas en el mismo decreto, conviene que la suscricion voluntaria en el Estado quede abierta por un año, y á la terminacion de este período, con vista de los resultados que ella haya producido, se pacte un nuevo arreglo, si fuere necesario, sobre este particular.

5ª En compensacion de los compromisos contraidos por el Sr. Escandon, el gobierno de Veracruz, haciendo uso de los medios señalados en el decreto núm. 59, promoverá la suscricion voluntaria de acciones en todos los cantones del Estado.

6ª Llegado el caso de tener que celebrar un nuevo arreglo sobre la cantidad con que debe contribuir el Estado, en el cómputo que se haga para saber la que falte para el completo de los seiscientos mil á un millon de pesos ofrecidos, serán tomadas en consideracion las acciones que hayan sido emitidas en favor del Estado, en virtud del art. 6º del decreto de 8 de Abril de 1861.

7ª Tan luego como lo permitan los trabajos que se van á emprender, el empresario hará que sea practicado el reconocimiento del terreno por donde debe correr la línea que debe unir á Jalapa con el camino principal, y terminado éste, pactará el modo y plazo en que debe ser construido el indicado ramal.

8ª El empresario queda obligado, tan luego como los trabajos hayan comenzado, á recibir en clase de operarios hasta dos mil hombres, que con la organizacion que juzgue oportuno darles el gobierno del Esta-

do, envie éste á las obras de camino, con el objeto de que trabajen en ellas. El jornal de estos operarios y los términos en que deben ser desempeñados los trabajos que se les encomienden, será efecto del reglamento que se dicte por el gobierno del Estado de acuerdo con el empresario de la obra.

9ª Queda igualmente comprometido á recibir en las obras del camino, á los individuos que voluntariamente manden con el objeto de trabajar en la obra. El producto del trabajo de éstos se irá reuniendo hasta formar la cantidad de cien pesos, y en tal caso, se les expedirá el título correspondiente, en que conste que la suma indicada ha quedado impuesta sobre el mismo camino, y ganará desde luego el rédito de siete por ciento anual que disfrutarán las obligaciones.

10ª Lo mismo hará con los presos que puedan mandar los Ayuntamientos; pero la custodia de ellos y las demas precauciones que hayan de tomarse para su seguridad, serán del exclusivo cuidado de las autoridades que los enviaren.

11ª Con la prontitud que permitan los trabajos del camino, dedicará un ingeniero, para que haciendo un reconocimiento escrupuloso de los médanos que rodean á la plaza de Veracruz, manifieste si, como lo indicó el coronel Talcott, se puede sacar agua potable en la cantidad que necesitan los habitantes de la expresada plaza. Si el reconocimiento diere resultados favorables, en el acto contratará con el gobierno de Veracruz la introduccion del agua á dicha plaza.

Bajo cuyas condiciones, los expresados Sres. D. Ignacio de la Llave, representando al Estado de Veracruz, y D. Manuel Escandon, apoderado de su hermano D. Antonio, del mismo apellido, en la via y forma que más haya lugar en derecho, cerciorados del que les compete, *otorgan:* que por lo que á cada uno corresponde con la representacion con que se apersonan, se obligan solemnemente á observar, guardar y cumplir exacta é inviolablemente las once condiciones insertas, bajo las cuales ha de ser construido el tramo del ferrocarril de Veracruz á esta ciudad, en el término de cinco años, contados desde 1º de Enero del entrante año de 1862, con excepcion sólo del caso previsto en la con-

dicion segunda; pues en tal evento, cumpliendo el Sr. Escandon con los términos de ella, le será prorogado el plazo tan sólo para la construccion del puente; pues el camino en general debe quedar precisa é indispensablemente terminado en los cinco años pactados. Ambos señores protestan no dar otro sentido, comento ni interpretacion á las condiciones expresadas, que el que literalmente tienen, y si lo contrario intentaren, consienten no ser oidos ni admitidos en juicio ni fuera de él, sino desechados como á temerarios litigantes, que pretenden accion que no les compete, y que además de ser condenados á las costas á que dieren lugar, sea visto haberlas aprobado y ratificado de nuevo, añadiendo fuerza á fuerza y contrato á contrato. El Sr. Escandon, por su parte, se obliga: á que el ferrocarril de Veracruz á esta ciudad será construido en el término de cinco años, contados desde 1º de Enero del año próximo de 1862, siempre que se le entreguen los fondos que mencionan los decretos de 5 y 8 de Abril de este año en los términos pactados. Asimismo se obliga á recibir, en clase de operarios, hasta dos mil hombres, que con la organizacion que juzgue oportuno darles el gobierno del Estado, envie éste á las obras del camino con el objeto de que trabajen en ellas, pagándoles los jornales que con el citado gobierno se convenga, con la puntualidad que se ha satisfecho á los demas trabajadores en el mismo camino. Y para la seguridad de lo expuesto, hipoteca el Sr. Escandon especialmente el millon y tantos mil pesos, valor del tramo de ferrocarril de Veracruz á Loma de Piedra, con el que en todo tiempo se hará efectiva la pena pecuniaria de que habla la frac. 3ª del artículo único del decreto núm. 59. El Sr. Llave, con la representacion que le ha dado la H. Legislatura del Estado, se compromete á practicar las diligencias que tiene pactadas, para que sean entregados los fondos que mencionan los decretos de 5 y 8 de Abril con toda puntualidad, para evitar todos los perjuicios que pudieran originarse al empresario. Asimismo se obliga á dar el lleno debido á la condicion 5ª haciendo uso de los medios señalados en el decreto núm. 59, promoviendo por los conductos convenientes la suscricion voluntaria de acciones del ferrocarril en todos los cantones del mismo Estado. Y á la

firmeza y cumplimiento de esta escritura, se obligan ambos otorgantes con los bienes por que se apersonan, presentes y futuros; dan poder á los señores jueces que de ésta y sus causas sean competentes, para que á lo dicho les compelan y apremien por todo rigor legal y como por sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada: renunciaron cuantas leyes les favorezcan en el presente caso y la general de derecho. Así la otorgaron y firmaron, siendo testigos el Dr. D. Francisco de Paula Carrillo, D. Francisco Guevara, D. Ignacio Mariz Tixeyra, de esta vecindad, presentes, de que doy fe.—*Ignacio de la Llave.—Manuel Escandon.*—Ante mí, *Ignacio Mariz*, escribano público.

Anexo al número 86.

Carta de asociacion y Estatutos

de la Compañía anónima del ferrocarril de Orizaba á Veracruz, creada conforme al artículo 12 del decreto de 31 de Agosto de 1857.

D. Antonio Escandon, propietario del privilegio concedido por decreto de 31 de Agosto de 1857, para la construccion y explotacion de un ferrocarril desde Veracruz al mar Pacífico, ratificado y enmendado en 5 de Abril de 1861, poniendo en uso la facultad que le da el artículo 12 del citado decreto, de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó más compañías para llevar á cabo la obra, se ha unido con las personas que suscriben para establecer una sociedad anónima con el objeto de construir y explotar el tramo de dicho ferrocarril, que ha de correr desde esta ciudad hasta Veracruz, pasando por Córdoba. Y habiendo ajustado y convenido las estipulaciones de la indicada sociedad, y los Estatutos por que ha de gobernarse, han resuelto consignarlo todo en la presente carta de asociacion, en los términos que explican los títulos siguientes:

TÍTULO I.

OBJETO DE LA COMPAÑÍA, SU DENOMINACION Y DOMICILIO LEGAL.

Art. 1º Los abajo firmados establecen una Compañía anónima, de la que serán miembros ellos como fundadores, y todos los que en adelante sean propietarios de las acciones que van á emitirse, conforme á los presentes Estatutos.

Art. 2º El objeto único y exclusivo de esta Compañía, es la formacion, conservacion y explotacion de un camino de fierro, de la ciudad de Orizaba á la de Veracruz, pasando por Córdoba, conforme á los planos aprobados por el Gobierno de la República. En ningun caso puede interesarse ni tomar parte en ningun otro negocio, sea el que fuere.

Art. 3º La Sociedad se denomina: «Compañía del ferrocarril de Orizaba á Veracruz.»

Art. 4º Su domicilio legal es la ciudad de Orizaba, y en ella residirá la Direccion general.

Art. 5º La Sociedad se considera desde ahora por definitivamente erigida, y se dará principio á los trabajos de construccion, á más tardar el primero de Enero de mil ochocientos sesenta y dos.

TÍTULO II.

DE LAS CONCESIONES Y CONTRATOS.

Art. 6º El concesionario del privilegio D. Antonio Escandon, pasa á esta Compañía:

I. Los derechos que ha obtenido del Gobierno de la República por el decreto de 31 de Agosto de 1857 y las modificaciones hechas en él por el de 5 de Abril de 1861, en la parte correspondiente al tramo que corre de Orizaba á Veracruz.

II. La tercera parte de la porcion de tierras baldías que á él se aplique, conforme al artículo 41 del decreto de 5 de Abril de 1861, deduciéndose previamente de dicha tercera parte los terrenos que, conforme al mismo artículo, se destinen á los trabajadores.

III. La Compañía queda subrogada á D. Antonio Escandon en las obligaciones que por el decreto de 31 de Agosto de 1857, el de 5 de Abril de 1861 y 7 de Setiembre, tiene contraidas con los Gobiernos de la República y el del Estado, pero sólo en lo relativo á la construccion y explotacion del tramo que corre de esta ciudad á Veracruz.

TÍTULO III.

DEL FONDO SOCIAL Y LAS ACCIONES.

Art. 7º El fondo social de esta Compañía se fija en cinco millones de pesos, representados en cincuenta mil acciones de á cien pesos cada una, y emitidas de manera que puedan negociarse dentro y fuera de la República, conforme á un reglamento que formará el Consejo de administracion de la Compañía.

Art. 8º Sólo por acuerdo de la Junta General de accionistas, tomado conforme á los presentes Estatutos, puede aumentarse este fondo social, si la utilidad de la Compañía lo exigiere, á juicio de la misma Junta, y en el modo y términos que ella acuerde.

Art. 9º Cada accion da derecho á una parte proporcional en la propiedad del camino y demas bienes que tenga la Compañía, así como á la participacion de pérdidas y utilidades.

Art. 10. La obligacion pecuniaria de cada socio se reduce á exhibir en sus plazos el valor de las acciones que posea. Exhibido éste, no queda responsable de cosa alguna.

Art. 11. La adquisicion de una accion, sea cual fuere el título por que se adquiera, importa la aceptacion de los presentes Estatutos, los cuales ligan igualmente y sin distincion á cuantos tengan acciones ahora y en cualquier tiempo.

Art. 12. Los herederos, donatarios, cesionarios, compradores, rematantes ó adjudicatarios de cualquier accion, no tienen otro derecho respecto de la sociedad, que el mismo que tenia el antiguo dueño de la accion, al cual se entiende que se subrogan en los derechos y en las obligaciones, con total sujecion á los presentes Estatutos.

Art. 13. Cada accion es indivisible, y por parte de la sociedad no se reconoce más que un representante legal de ella. Si llegare á pertenecer una accion á dos ó más individuos, estarán obligados á constituir un representante comun; y miéntras no lo hagan, no tendrán voz ni voto en la Compañía, ni derecho á percibir nada de ella.

Art. 14. El valor de cada accion será exhibido por cuartas partes de

á veinticinco pesos cada una. La primera cuarta parte se entregará al suscribirse cada accionista, y las otras en plazos de uno, dos y tres años, contados desde la fecha de la primera entrega. Los pagos se harán precisamente en moneda de plata ú oro, con exclusion de cualquiera otra especie, aun cuando se promulgue ley que ordene su forzosa admision. El Consejo administrativo de la Compañía tiene facultad de abrir suscricion en los puntos que, dentro ó fuera de la República, juzgue á propósito para este objeto.

Art. 15. Por cada una de las cuatro exhibiciones que haga el suscritor de una accion, se le expedirá un recibo en forma, con referencia á la accion que haya tomado. Al hacerse la cuarta entrega, se recogerán los recibos de las tres anteriores, y se dará al suscritor el título definitivo de la accion.

Art. 16. Todo suscritor está obligado á pagar con exactitud á sus plazos las cuatro exhibiciones que forman el importe de la suscricion. Los que no lo hagan, quedan sujetos á las disposiciones siguientes:

El Consejo de administracion de la Compañía publicará por espacio de veinte dias, en los periódicos de los lugares donde tenga establecidas sus agencias, avisos en que se expresen (sin mencionarse los nombres de los propietarios) los números de las acciones cuyas cuotas no se hayan pagado; y excitará á los tenedores á que dentro de ese término ocurran á las oficinas de la Compañía á hacer sus enteros.

Tres dias despues de cumplidos los veinte, el Consejo de administracion procederá por sí, en el lugar de sus reuniones, á vender en licitacion pública las acciones cuyos dueños, sin embargo de los avisos publicados, no hayan verificado el pago.

Si de la venta resultare alguna cantidad sobrante, cubiertos que sean los plazos insolutos y los gastos que se hayan originado, se entregará este sobrante al suscritor de la accion; mas si faltare alguna cantidad, el Consejo de administracion demandará judicialmente al suscritor, hasta obtener el cobro de todo lo que resultare restando.

Art. 17. Verificada la venta de que trata el artículo anterior, se entregará al que hubiere sido rematante en ella, un recibo formal con

referencia al número de la accion enajenada; el cual recibo le servirá de constancia de tener hechas las entregas que hasta allí estuvieren vencidas por la misma accion. El recibo ó recibos que ántes de eso se hayan dado al suscritor original por las precedentes entregas, quedan en el acto nulos y sin valor alguno, como si nunca hubieran existido, sean cuales fueren las manos en que se encuentren; y por razon de ellos nada puede en adelante pretenderse de la Compañía.

Art. 18. La entrega del recibo provisional al rematante de una accion, conforme al artículo anterior, tendrá lugar siempre que el remate se verifique por falta de la segunda ó tercera entrega. En ese caso el rematante queda obligado á hacer la exhibicion ó exhibiciones siguientes, en la misma forma que lo estaba el suscritor original, á quien se sustituye en los derechos y obligaciones.

Art. 19. Mas si el remate se hiciere por falta de la cuarta y última exhibicion, se expedirá desde luego al rematante el título definitivo de la accion, y no quedará obligado á más exhibicion ulterior.

TÍTULO IV.

DE LAS OBLIGACIONES Ó SEAN IMPOSICIONES SOBRE EL FERROCARRIL.

Art. 20. A más de las acciones que representan los cinco millones del fondo social, é independientemente de ellas, se emitirán obligaciones sobre el ferrocarril, con hipoteca de él, por la suma de dos millones de pesos, para redimirse en el espacio de veinte años, y con abonos anuales de un 5 por 100 del capital.

Art. 21. Los veinte años para la redencion del capital de dichas obligaciones, comienzan á correr desde el dia que el camino esté en uso.

Art. 22. Las mismas obligaciones ganarán desde luego, en favor de las personas que las tomaren, un rédito de 7 por 100 al año, libre de todo impuesto y contribucion. Dicho rédito será pagado por D. Manuel Escandon, conforme al contrato de construccion que se agregará á estos Estatutos, durante el tiempo de la construccion del camino; y por la Compañía, luego que se le entregue construido.

Art. 23. De los productos líquidos del ferrocarril, luego que estén en uso, se separará cada año, ántes de todo otro acto, la suma necesaria para cubrir el expresado rédito, y amortizar el 5 por 100 del capital de las obligaciones.

Art. 24. Cada una de éstas representará la suma de cien pesos, y se expedirá por ella un título. La disposicion del art. 13, relativa á las acciones, es extensiva á las obligaciones.

Art. 25. Los tenedores de éstas no son miembros de la Compañía, sino acreedores del ferrocarril por el capital y réditos que representan. En consecuencia, no tienen en ella voz ni voto, ni participan de sus pérdidas y utilidades.

TÍTULO V.

DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION.

Art. 26. Los negocios de la Compañía se administrarán por un Consejo compuesto ahora de once de los socios, de los cuales cinco á lo ménos serán vecinos de esta ciudad ó la de Córdoba.

Art. 27. El primer Consejo de administracion lo forman los siguientes socios fundadores:

Presidente, Lic. D. Ignacio de la Llave.

Vicepresidente, D. Francisco Flores.

Vocales propietarios: Representante del H. Ayuntamiento de Veracruz, representante del H. Ayuntamiento de Orizaba, representante del H. Ayuntamiento de Córdoba, D. José Dionisio Velasco, D. Manuel Oliver, D. José Apolinario Nieto, D. Tomás Grandison, D. Antonio Vivanco Argüelles, D. Alonso Manuel Peon.

Vocales suplentes: D. Isidoro Sota, D. José María Bringas, D. Higinio Madrazo, D. José M. Murillo, D. Francisco de P. Carrillo, D. José Lelong.

Art. 28. Este primer Consejo durará en su encargo cinco años, contados desde el dia en que la sociedad se tenga por definitivamente erigida, conforme al art. 5º de los presentes Estatutos.

Art. 29. Sus atribuciones son las siguientes:

I. Expedir á los suscritores de acciones los recibos, y á su tiempo los títulos definitivos que explica el art. 15.

II. Expedir los títulos de obligaciones mencionados en el 24.

III. Recibir é invertir, conforme á estos Estatutos, el producto de la venta de acciones.

IV. Verificar en su caso la venta de acciones, segun se previene en los artículos 16, 17, 18 y 19.

V. Representar el cuerpo de la sociedad y llevar la voz por ella con pleno poder, y sin necesidad de otro título que los presentes Estatutos, ante el Supremo Gobierno de la Nacion, ante todas las demas autoridades, sean de la clase ó gerarquía que fueren, y ante todas las compañías y particulares dentro ó fuera de la República, con quienes la Compañía tenga relaciones.

VI. Formar los reglamentos que exija el manejo económico de la Direccion y de las otras oficinas que juzgue necesario establecer, señalando el lugar donde han de situarse, el órden y calidad de sus trabajos, las personas que han de desempeñarlas, y la remuneracion que por ello han de percibir.

Art. 30. Si ántes de espirar los cinco años señalados en el artículo 28, el contratista de la construccion del camino lo entregare concluido y listo para la explotacion, este primer Consejo lo administrará hasta que se completen los dichos cinco años, bajo las reglas que van á explicarse en los artículos siguientes, las cuales son comunes á todos los consejos que se sucedan despues de comenzada la explotacion miéntras dura la Compañía.

Art. 31. El Consejo se compondrá entónces de diez miembros, de los cuales la mitad á lo ménos han de residir en Orizaba, donde tiene su domicilio legal la Compañía.

Art. 32. Los miembros del Consejo serán electos en Junta General de accionistas, y por voto de la mayoría absoluta de los socios concurrentes.

Art. 33. El Consejo se renovará por mitad cada dos años, saliendo

en el primer bienio los cinco electos en últimos lugares, y en el segundo los cinco primeros.

Art. 34. Cada dos años el Consejo elegirá de entre sus miembros un presidente y un vicepresidente, que lo serán del Consejo mismo y de toda la Sociedad.

Art. 35. Para ser electo miembro del Consejo de administracion, se necesita ser representante de cincuenta acciones, que conservará el que resulte nombrado por todo el tiempo de su encargo, sin poderlas enajenar ni empeñar. Al efecto se mantendrán depositadas en la Secretaría del Consejo, durante todo el tiempo de su servicio.

Art. 36. Si alguno de los miembros del Consejo llegare á estado de falencia, y entraren en concurso las acciones que tenga en la Compañía, cesará desde luego en el encargo.

Art. 37. A más de los diez miembros propietarios del Consejo, habrá seis suplentes, con las mismas calidades que ellos, y elegidos cada bienio por la Junta General de accionistas. Estos suplentes entrarán por el órden de su nombramiento á reemplazar á los propietarios que falten por causa de muerte, enfermedad, ausencia, quiebra, ó cualquier otro impedimento físico ó moral.

Art. 38. El Consejo de administracion, en uso de las amplias facultades administrativas de que queda investido por los presentes Estatutos, puede por sí determinar y entender en los puntos siguientes:

I. Hará y autorizará toda clase de compras de terrenos, materiales, máquinas, y cualquiera otra cosa que se necesite, tanto para mantener en buen estado el camino, ó aumentar su tráfico y productos, como para su explotacion:

II. Hará y autorizará toda clase de permutas, ventas ó traspasos de terrenos, casas ó materiales, y cualesquiera otros valores de la Compañía, siempre que lo juzgue necesario para su mejora y adelantos:

III. Celebrará todos los contratos que crea convenientes con otras empresas de trasporte por agua ó tierra:

IV. Determinará el empleo que deba darse al fondo de reserva de que se hablará adelante:

V. Fijará las tarifas de trasporte y fletes en el camino, pudiendo modificarlas segun lo que enseñe la experiencia:

VI. Formará todos los reglamentos que sean necesarios para el servicio y explotacion del camino y establecimientos anexos á él:

VII. Fijará, despues de comenzada la explotacion, los gastos de administracion:

VIII. Nombrará y destituirá libremente todos los empleados y dependientes de la Compañía, así en el camino como en sus oficinas, señalará sus labores y atribuciones, los sueldos fijos que han de disfrutar, y las gratificaciones que juzgue conveniente concederles:

IX. Examinará y glosará las cuentas que le rindan los dependientes de la Compañía, y presentará anualmente la general del negocio á la Junta de accionistas. Esta cuenta, que debe ser documentada, se cerrará el 31 de Diciembre de cada año, y se presentará á la Junta General el primer dia útil de Mayo del siguiente:

X. Seguirá todos los pleitos en que tenga que intervenir la Compañía como actora ó como demandada, pudiendo servirse, en los casos en que lo juzgue oportuno, de otro ú otros abogados que el letrado consejero de la Sociedad. Transigirá los mismos pleitos, si lo estima conveniente, ó los someterá á árbitros ó arbitradores:

XI. Percibirá todos los productos que rinda el negocio social, y los distribuirá con arreglo á los presentes Estatutos:

XII. Por último, determinará y resolverá sobre todos los puntos que no quedan reservados á la Junta General de accionistas.

Art. 39. En estos puntos el Consejo ejecutará puntualmente los acuerdos de dicha Junta.

Art. 40. El Secretario llevará un libro de actas, en las cuales constarán todos los acuerdos del Consejo de administracion. En cada reunion del Consejo se leerá la minuta del acta anterior, y despues que fuere aprobada, se trasladará al libro, donde la firmarán el Presidente y el mismo Secretario.

Art. 41. Ni el Presidente, ni ninguno de los vocales que forman el Consejo de administracion, contraen en el desempeño de su encargo

obligacion alguna personal por los compromisos de la Compañía, quedando limitada toda su responsabilidad al cumplimiento de estos Estatutos, y al fiel manejo de los intereses que administran.

TÍTULO VI.

DE LAS JUNTAS GENERALES DE ACCIONISTAS.

Art. 42. La Junta General de accionistas constituida segun las reglas que van á exponerse, representa plena y legalmente á la Compañía. Sus acuerdos obligan á todos los socios, y á los empleados y dependientes de la negociacion.

Art. 43. La Junta General se compondrá de todos los accionistas que por sí ó por encargo representen diez acciones. Ninguna persona puede representar á un accionista, si ella misma no lo es.

La forma del poder que para esto deba conferírsele, se determinará oportunamente por el Consejo de administracion.

Art. 44. Si los socios que tengan ménos de diez acciones, y los que residan fuera de la capital, no confieren su poder á otro socio, conforme á lo establecido en el artículo anterior, por esa omision se entiende que someten su representacion á los socios que asistan, y consienten en lo que acuerde la mayoría.

Art. 45. La Junta General se considerará legalmente constituida, siempre que despues de convocados todos los socios con la debida anticipacion, y con expresion del negocio que haya de tratarse, concurran accionistas que representen una décima parte á lo ménos del fondo social; mas para contratar empréstitos y para aumentar el fondo social, se necesita la concurrencia de la quinta parte á lo ménos de las acciones.

Art. 46. Los votos en las juntas generales se contarán no por cabezas sino por acciones. Pero sea cual fuere el número de acciones que tenga ó represente un socio, para el acto de la votacion no se contará su sufragio por más de cuatrocientas acciones.

Art. 47. Todas las votaciones y resoluciones de la Junta General, serán por mayoría absoluta de los votos presentes. En caso de empate,

se estará á lo que haya votado el mayor número de personas. Si aun hubiere empate, el voto del presidente decide.

Art. 48. En caso de que despues de publicada convocatoria para Junta General, no se reuna la representacion de acciones que marca el artículo 45, se diferirá la reunion para treinta dias despues, expidiéndose nueva convocatoria, igual á la primera.

Art. 49. Si en el dia nuevamente señalado concurren accionistas que representen siquiera la vigésima parte del fondo social, con ellos se celebrará junta, y sus acuerdos ligarán á los ausentes.

Art. 50. Toca á la Junta General deliberar y resolver sobre las materias siguientes:

I. Todo proyecto relativo á la prolongacion del camino, ó á su union con otros caminos ó poblaciones de la República.

II. Todo contrato ó convenio relativo á arrendamiento, venta ó traspaso del ferrocarril.

III. El aumento del fondo social para la creacion de nuevas acciones, así como la emision de nuevas obligaciones é imposiciones.

IV. Toda modificacion ó alteracion de los convenios que médian con el Gobierno Supremo de la República.

V. Toda modificacion ó alteracion de los presentes Estatutos.

VI. El exámen y glosa de la cuenta anual que debe presentar el Consejo de administracion. Esta operacion la evacuará, previo informe de una Comision de tres individuos de su seno, elegidos por ella misma y que no podrán nunca ser parientes dentro del cuarto grado, socios ni comuneros de los que forman el Consejo.

Art. 51. En ninguna Junta general podrá tratarse punto que no esté señalado en la convocatoria que para ella se hubiere expedido. Pero despues de concluido el punto ó puntos marcados en la convocatoria, los socios concurrentes podrán proponer otras materias á la deliberacion de la Junta, bajo las condiciones siguientes:

I. Que la proposicion la hagan tres socios á lo ménos.

II. Que éstos tengan ó representen unidos el mínimum de sesenta acciones.

III. Que sobre su proposicion no se resuelva en aquella misma Junta sino en otra posterior, para la que se publicará convocatoria, con expresion del negocio que va á tratarse, á fin de que tengan conocimiento de él los socios que no concurrieron.

IV. Que ántes de deliberarse acerca de la proposicion en la nueva Junta, se oiga el dictámen que sobre la materia deberá presentar el Consejo de administracion.

Art. 52. La Junta general se reunirá precisamente cada año, el primer dia no festivo del mes de Mayo, para recibir las cuentas que debe presentarle el Consejo de administracion, y para elegir en el acto los tres miembros de su seno que han de extender el informe de que habla el miembro VI del artículo 50.

Art. 53. Antes de extenderlo, los tres nombrados examinarán las cuentas, pedirán al Consejo y á las oficinas de la Compañía las noticias, datos y documentos que necesiten para juzgar rectamente: fijarán las observaciones y reparos que les ocurran: los comunicarán por escrito al mismo Consejo, para que dé las contestaciones, ó haga las explicaciones convenientes: redactarán en seguida su informe y convocarán con suficiente anticipacion la Junta general, la cual, en el dia señalado y en los siguientes (ménos los festivos), tendrá las sesiones que sean necesarias para dejar concluida la glosa.

Art. 54. Se reunirá tambien precisamente la Junta general cada dos años, el primer dia no festivo del mes de Enero, para elegir los miembros propietarios y suplentes del Consejo de administracion, conforme á lo establecido en los arts. 31, 33 y 37 de los presentes Estatutos.

Art. 55. A más de estas dos reuniones fijas y ordinarias, habrá Junta general extraordinaria, siempre que lo acuerde el dicho Consejo, fijando el asunto que en ella deba tratarse. Es deber del Consejo recordar á los accionistas con oportuna anticipacion, la celebracion de las ordinarias, y convocarlos para las extraordinarias, en la forma prevenida en estos Estatutos.

Art. 56. Toda convocatoria se hará por medio de un aviso suscrito por el presidente y secretario, en que se expresará el lugar, dia y hora

de la reunion, y el asunto ó asuntos que en ella han de tratarse. Dicho aviso se publicará en dos periódicos á lo ménos, del Estado, siendo uno el oficial, siempre que lo hubiere. El mismo aviso se fijará en las puertas de la oficina donde tenga su despacho el Consejo de administracion, en las de las casas de correos, y en otros seis lugares los más públicos de la ciudad, á eleccion del Consejo. Tambien se publicará en un periódico á lo ménos, de México, y en otro de Puebla, y se fijará allí en las puertas de las casas consistoriales, ó en las de la lonja, miéntras la hubiere.

Art. 57. Los accionistas, para tener derecho de asistir y votar en la Junta general, deberán presentar sus títulos en esta ciudad de Orizaba, en la oficina del Consejo de la Compañía, en los ocho dias que precedan á la víspera del señalado para la celebracion de la junta. La oficina dará á cada uno un billete personal de admision, con expresion de los títulos que haya presentado y de los números que éstos tengan en la serie general. Sin el expresado billete nadie puede concurrir á la junta, ni tomar parte en sus deliberaciones y acuerdos.

Art. 58. Si una accion estuviere dada en prenda por su dueño, éste y el acreedor prendario deberán ponerse de acuerdo sobre quién ha de presentar el título, y representarla en la Junta general. Si no se acordaren, la accion no tendrá voto en dicha junta.

Art. 59. Tampoco lo tendrán las acciones que se hallen embargadas ó secuestradas por la autoridad judicial, miéntras no se haga trance y remate de ellas, ni las de dominio contradicho y disputado ante la misma autoridad, miéntras por sentencia ejecutoriada no se decida la cuestion.

Art. 60. Las juntas serán presididas por el presidente del Consejo de administracion, y á falta suya, por el que haga sus veces en el mismo Consejo. El secretario de éste lo será tambien de la Junta general.

Art. 61. En cada junta se formará por el secretario una lista de los socios que concurran, con expresion de las acciones que representen, segun el billete de admision que cada uno presente. Dicha lista la firmará cada accionista al entrar á la sesion, y se agregará al acta que se extienda de la junta.

Art. 62. No podrá deliberarse ni resolverse sobre ninguna proposicion, sin que previamente se fijen por escrito sus términos, para que pueda trasladarse textualmente al acta con la resolucion que hubiere recaido.

TÍTULO VII.

INVERSION DE LOS PRODUCTOS DEL CAMINO.

Art. 63. De los productos totales que rinda el camino luego que esté en uso para el público, se harán ante todo las deducciones siguientes:

I. Los gastos de administracion, giro, conservacion y reparaciones del camino.

II. El siete por ciento anual que ha de pagarse de rédito á las obligaciones.

III. El cinco por ciento anual de amortizacion de las mismas.

Art. 64. El sobrante que quede, hechas estas deducciones, y que debe estimarse utilidad líquida del camino, se distribuirá cada año entre los socios (en proporcion á las acciones que cada uno represente) hasta la suma de un doce por ciento del capital de cada accion. Si despues de esta distribucion hubiere todavía sobrante, dos terceras partes de él se guardarán para formar un fondo de reserva, y la otra se aplicará á los miembros del Consejo de administracion como remuneracion de su trabajo.

Art. 65. El objeto del fondo de reserva es atender á casos y ocurrencias imprevistas. Mas si dicho fondo llegare á subir á una suma tal que, en juicio de la Junta general de accionistas, exceda de lo que una prudente prevision aconseje que se tenga reservado para tales objetos, puede la misma Junta acordar que se distribuya la parte que designe, entre los miembros de la sociedad.

Art. 66. A ninguno de éstos puede obligarse á que perciba lo que en tal distribucion extraordinaria le toque, y las porciones correspondientes á los socios que rehusen participar de ella, acrecerán á la de los otros; pero si más adelante se presentaren las indicadas ocurrencias ó gastos

imprevistos, entónces, ántes que disminuir el doce por ciento ordinario de que habla el art. 64, estarán obligados los socios que participaron, á contribuir al fondo social hasta la suma toda que por la distribucion extraordinaria les tocó. A este reintegro quedan ligadas las acciones que entónces posean, bajo las prevenciones contenidas en los arts. 14 y siguientes.

Art. 67. El Consejo de administracion anunciará por medio de los periódicos y de los avisos que explica el art. 56, las épocas del año en que han de hacerse dividendos á los accionistas.

Art. 68. Todo pago, así de dichos dividendos como del rédito y amortizacion de las obligaciones, se verificará en la ciudad de Orizaba, y precisamente en moneda de plata ú oro.

Art. 69. Todos los réditos y dividendos que no hayan sido cobrados á los cinco años contados desde el dia en que debieron serlo, se entienden prescritos á favor de la Compañía, y quedarán á beneficio del fondo general.

TÍTULO VIII.

DE LAS CUESTIONES JUDICIALES.

Art. 70. Siempre que se suscitare alguna diferencia entre dos ó más accionistas, ó entre alguno ó algunos de éstos y el cuerpo de la Compañía, sobre puntos concernientes al negocio social, procurarán ante todo componerla y arreglarla amistosamente, reuniéndose en conferencia y buscando de buena fe los medios que mejor conduzcan á una terminacion pacífica. Si ésta no se lograre, someterán su diferencia al fallo de jueces arbitradores, amigables componedores, por cuya sentencia estarán obligados á pasar, sin recurso alguno, sea el que fuere, pues todos los que les competan se entienden renunciados.

Art. 71. Los arbitradores serán nombrados uno por cada parte, y ellos mismos, ántes de comenzar á actuar, elegirán un tercero para el caso de que resulten en discordia.

Art. 72. El tercero no está obligado á adherirse al voto de alguno

de los árbitros que discordaron, sino que juzga y falla segun su propia conciencia. Su laudo se ejecuta como si fuera de árbitros concordes.

Art. 73. Cuando alguna parte que esté obligada á nombrar juez árbitro, conforme á los presentes Estatutos, rehusare hacerlo, lo verificará por él, á pedimento de la otra parte, el primer juez del ramo civil del canton de Orizaba. Lo mismo se hará cuando los árbitros, despues de cinco dias de nombrados, no pudieren acordarse en la eleccion del tercero en discordia.

Art. 74. En cada caso fijarán las partes el término dentro del cual han de pronunciar su laudo los árbitros, y el tercero si tiene que funcionar.

Art. 75. Si acerca de dicho término no pudiesen convenirse las partes, lo fijarán los mismos árbitros, inmediatamente despues que hayan electo el tercero en discordia. Si ni los árbitros se convinieren, el tercero hará la fijacion.

Art. 76. Los árbitros y el tercero en su caso, actuarán siempre por ante escribano público; pero no estarán obligados á seguir rigorosamente los trámites comunes del juicio ordinario. Basta con que jamas fallen sin haber oido igualmente á las dos partes, recibido las pruebas que ambas rindan, y comunicado á cada uno las de la otra para que alegue sobre ellas.

TÍTULO IX.

DE LA ENMIENDA DE LOS PRESENTES ESTATUTOS.

Art. 77. Si la experiencia mostrare la conveniencia ó necesidad de que se alteren los presentes Estatutos, podrá acordarlo la Junta General de accionistas bajo los requisitos siguientes:

I. Que la alteracion no se proponga y apruebe en una misma reunion, sino en dos, á lo ménos, haciéndose en una la proposicion, y votándose sobre ella en otra.

II. Que entre una y otra reunion medie á lo ménos el intervalo de ocho dias.

III. Que sobre la proposicion se oiga el dictámen por escrito del Consejo de administracion.

IV. Que á la junta en que se vote, asista la mayoría absoluta de las acciones que forman la Compañía, esto es, 25,001 á lo ménos.

V. Que voten la alteracion dos terceras partes de las acciones presentes.

Art. 78. Acordada que sea cualquiera alteracion, se pedirá la aprobacion de ella al Gobierno de la República.

Art. 79. Los mismos requisitos se guardarán para variar los convenios que médian entre éste y la Empresa del camino de fierro, así como para disolverse la Compañía, y fijar en ese caso las bases de su liquidacion.

Hechos y firmados en la ciudad de Orizaba á 7 de Setiembre de mil ochocientos sesenta y uno.— Por cincuenta acciones, *Ignacio de la Llave.*—Por poder de Antonio Escandon, cincuenta acciones.— *Manuel Escandon*, cincuenta acciones.— Por cincuenta acciones en representacion del Honorable Ayuntamiento de Veracruz, *Francisco de Paula Rosas.*—Por cincuenta acciones en representacion del Ayuntamiento de Córdoba, *José Joaquin Royo.*— Por cincuenta acciones en representacion del Honorable Ayuntamiento de Orizaba, *José María Aburto.* —Por poder de los Sres. D. José Lelong, D. Manuel Oliver y D. José Dionisio Velasco, con cincuenta acciones cada uno, *Cárlos A. Carrau.* — *Estéban Centeno.*— *Félix Neron.*— Por cincuenta acciones, *Sebastian Méndez.*—En representacion de cincuenta acciones, *Cárlos A. Carrau.* —Como representante de cincuenta acciones, *José Apolinario Nieto.* —Por cincuenta acciones, por A. Legrand y Cª, *A. Legrand.*—Por cincuenta acciones, *Tomás Grandison.*— Por cincuenta acciones, *Flores y Comp.*— Por cincuenta acciones, *José María Murillo.*—Por cincuenta acciones, Adolfo Harouard, y en su representacion, *Alonso Manuel Peon.*— Por cincuenta acciones, *Bringas.*— Por cincuenta acciones, *Iliginio Madrazo.*— En representacion de cincuenta acciones, *Isidoro Sota y Trucios.*—Por cincuenta acciones, *Francisco de Paula Carrillo.*— Por cincuenta acciones, *José Antonio Vivanco.*— Por diez

Miguel Ladron de Guevara. — *Ricardo G. Ashby.* — Por diez acciones, *Francisco Hernandez Hernandez.* — Por diez acciones, *Salvador Batres.*

Concuerdan los anteriores Estatutos con sus originales.

Anexo al número 86.

Dictámen presentado por la comision

nombrada para examinar el contrato propuesto por D. Manuel Escandon, para la construccion del camino de hierro de Veracruz á Orizaba.

La Comision que fué nombrada para examinar el contrato de construccion, propuesto por el Sr. Escandon á la Compañía del ferrocarril de esta ciudad á la de Veracruz, deseando corresponder á la confianza con que fué honrada, ántes de proceder á su exámen (como era natural y adoptando la conducta que en casos de esta naturaleza es de observarse por toda persona circunspecta), ante todo, pasó el referido contrato y demas documentos que obraban en su poder, á una Comision de ingenieros, que, á la vez que proporciona cada uno de ellos toda clase de garantías, por sus conocimientos en la materia, las proporcionan tambien por su honradez é imparcialidad. La comunicacion que se dirigió á los expresados señores ingenieros, está agregada bajo el núm. 1 á este expediente que presenta la Comision, y para conocimiento de los señores socios se le dará lectura.

NÚMERO 1.

«La Comision nombrada para abrir dictámen sobre el contrato de construccion presentado por el Sr. Escandon á la Junta de socios fundadores, deseando proceder con el mayor acierto, se dirige á vdes. como peritos, suplicándoles se sirvan dar un informe escrito sobre los puntos siguientes:

«1º Si los materiales, trenes y útiles que enumera el artículo 7º de dicho contrato son los suficientes para el movimiento por el tramo entre Orizaba y Veracruz.

«2º Si el costo aproximado de dicho tramo es equivalente al valor que en el artículo 8º pide el Sr. Escandon á la Compañía por el contrato de construccion.

«Y satisfecho de la buena voluntad que les anima en pro de todos los trabajos de utilidad pública, el que suscribe, á la vez que les acompaña el referido contrato, espera desempeñarán con su acostumbrada eficacia esta comision, aceptando las protestas de su estimacion.»

La Comision recibió de los señores ingenieros la contestacion marcada con el número, que obra ya en este mismo expediente; y para guardar el órden debido, se pondrá tambien su contenido en conocimiendo de los señores socios.

NÚMERO 2.

«La Comision nombrada para abrir dictámen sobre el contrato de construccion presentado por el Sr. D. Manuel Escandon á la Junta de socios fundadores, tuvo á bien honrarnos con su confianza, en oficio de ayer, comisionándonos para examinar el presupuesto del ferrocarril proyectado entre esta ciudad y el puerto de Veracruz, y si serian suficientes los materiales, trenes y útiles para el tráfico entre los dos puntos.

«Los que suscriben, despues de haberse reunido, procedieron á examinar escrupulosamente los datos proporcionados por la primera Comision, y resolvieron dar cuenta de su cometido de la manera siguiente:

«1º Que los materiales, trenes y útiles que enumera el artículo 7º del contrato por celebrar entre el Consejo administrativo de la Compañía y el Sr. D. Manuel Escandon, son más que suficientes, en el primer año, para el tráfico que puede haber entre esta ciudad y el puerto de Veracruz, advirtiéndose que dichos trenes son, en proporcion, mayores que los considerados para el camino férreo que se construirá entre México y Puebla.

«2º Que encuentran arreglados y bien justipreciados los detalles del presupuesto de la obra, cuyo importe general asciende á seis millones novecientos ochenta y cinco mil ochenta y seis pesos sesenta y ocho centavos ($6.985,086 68 cs.); siendo de advertirse, que á pesar de que carecian del plano particular de construccion de los puentes de Metlac y Soledad, les proporcionó los datos necesarios el Sr. D. M. E. Lyons que abajo firma y que fué de la Comision de ingenieros que reconoció, con el Sr. coronel Talcott, las barrancas y rio por donde se habrán de construir.

«3º Que en el contrato no se hace mérito del muelle que ha de construirse en Veracruz y consta en el presupuesto, y que en este último no se hace mérito de cinco estaciones que reza el contrato han de establecerse en Córdoba y otros puntos del camino entre Orizaba y Veracruz. La Comision cree que el aumento en el presupuesto del valor de las cinco estaciones, compensa la omision del muelle en el contrato.

«Por fin, terminan manifestando que la suma de siete millones en que presupone la obra el Sr. D. Manuel Escandon, es, á su juicio, el verdadero costo aproximativo, segun los datos que han producido los reconocimientos de los ingenieros y los valores conocidos en el país, de sueldos, jornales y materiales.

«Dios y Libertad. Orizaba, Setiembre 10 de 1861.—*Francisco Zérega.—T. Grandison.—M. E. Lyons.*»

Una vez impuestos los señores presentes del dictámen á que se acaba de dar lectura, nada tendria que agregar la Comision, y deberia limitarse á proponer la aprobacion del contrato en cuestion, supuesto que él, sobre contener todo lo que la via férrea necesita para su servicio y ser los precios justos, proporciona á la sociedad tan palpables ventajas. Sin embargo, la Comision, ántes de terminar, con la desconfianza propia del que careciendo de conocimientos respecto de una materia, se ve en la necesidad de ocuparse de ella, agregará algunas observaciones que juzga pueden contribuir á demostrar cuán equitativo, ó más bien, cuán ventajoso es el contrato de construccion propuesto por el Sr. D. Manuel Escandon.

La Comision, para opinar del modo que queda indicado, en el corto

término que ha tenido para abrir este dictámen ha examinado algunos documentos que le han proporcionado los datos que necesitaba en un asunto tan nuevo entre nosotros y de tan vital interes. En la *Gaceta de los Caminos de hierro*, que se publica en Madrid, ha encontrado el estado formado por el Ministerio de Obras públicas en Francia, en el que con toda precision se fija el costo que han tenido las distintas vias férreas construidas en aquella nacion. Comenzando por la del Norte, que no es ciertamente la más costosa, el valor de cada kilómetro asciende en dicho estado á 350,874 francos, cuya cantidad en pesos fuertes forma la de 72,174. Partiendo de esta base, los ciento veintiun kilómetros que contiene el camino que se va á construir por el Sr. Escandon desde la Tejería á esta ciudad, valdrian en pesos fuertes 8.730,054, cantidad indudablemente mayor que la fijada por el expresado Sr. Escandon en el contrato que tiene propuesto á esta Sociedad. Se notará todavía más la diferencia, si se agrega el millon de pesos que importa el camino de San Juan, que entrega el Sr. Escandon á la Sociedad, pues aumentado al cálculo que ha formado la Comision, ascenderá á 9.000,000 y pico de pesos.

No ha olvidado la Comision que el camino de Francia que ha tomado por base, contiene una doble via; y aunque por este motivo parecerá á primera vista que la consecuencia que se ha deducido en favor del contrato propuesto, no es del todo fundada, esta observacion desaparece absolutamente, cuando se reflexiona que la obra de mano es más cara en México; que los materiales todos tienen que venir del exterior, con el recargo consiguiente de los fletes; y que el camino de Francia, tomado por base, como se ha dicho, ha sido construido sobre un terreno que no ofrece grandes inconvenientes, cuando el que debe ser construido en este Estado, no sólo tiene que correr por terrenos que contienen porcion de accidentes, sino que requiere dos grandes obras, que son las del Chiquihuite y Barranca de Metlac. Estas circunstancias, en concepto de personas facultativas, con quienes la Comision ha conferenciado sobre el particular, desvanecen completamente la objecion mencionada provenida de la doble via que contiene el camino de Francia, que se ha

tomado por base, y aun hace creer que el que va á ser construido, por las razones indicadas, debe ser tal vez más costoso, no obstante que sólo llevará una via.

Contrayéndose la Comision á los pocos ensayos que se han hecho en nuestro país, tomará por base el corto tramo del camino de Medellin, que ha sido construido con la más grande economía, y contando con el auxilio eficaz del tramo de San Juan y de algunos materiales y todos los talleres de éste. A pesar de estas ventajas, el citado camino, al ponerlo en explotacion, tendrá el costo, poco más ó ménos, de 180,000 pesos, y por consiguiente serán 22,500 pesos lo que importe cada kilómetro. Debe advertirse que este trayecto no contiene ninguna obra de arte: que ha sido construido sobre un terreno casi plano: que los rieles son muy sencillos y descansan sobre los mismos durmientes: que los trenes son insignificantes; y que no hay un solo edificio de importancia. No obstante esto, tendrá, como se ha manifestado, un costo de 22,500 pesos cada kilómetro; y suponiendo, como es natural, y segun el dictámen de peritos con quienes la Comision ha tenido conferencias, que por lo accidentado del terreno de la Tejería á esta ciudad; por la diferencia del material que va á ser empleado; por la diferencia tambien, tanto en los trenes como en los edificios y grandes obras que tienen que ejecutarse, la cifra relativa al camino de Medellin se duplique; tratándose del de Veracruz á ésta, resultará que esta via deberá valer 7.243,000 pesos. Esta cantidad es indudablemente mayor que la designada por el Sr. Escandon en el contrato á que la Comision se viene refiriendo.

En los documentos que ésta ha tenido á la vista para extender el presente dictámen, ha observado que en los presupuestos de caminos de hierro de Europa figura siempre una partida denominada de *gastos imprevistos*, que equivale desde un 10 á un 15 por 100 del valor del presupuesto. Esta partida no se encuentra en el formado para el camino de la Tejería á esta ciudad; y esta es otra de las razones que tiene la Comision para opinar que es ventajoso el contrato del Sr. Escandon, tantas veces mencionado.

Finalmente, la Comision no ha olvidado un solo momento que este

señor, para proveerse de los materiales que necesita traer del extranjero, va á hacer uso, no de moneda corriente que no recibe de pronto, sino de bonos y títulos por obligaciones del camino, que, no obstante sus esfuerzos por darles toda clase de crédito, siempre debe sufrir una gran pérdida en estos documentos; si no en el valor representativo de ellos, porque es de creerse que no dará uno solo de estos mismos documentos con el descuento más insignificante, sí se debe esperar que al hacer los cambios se verá en la necesidad de tomar por un precio algo exagerado los efectos que reciba y cuyo valor satisfaga con los indicados bonos ú obligaciones. Estas operaciones deben disminuir notablemente la cifra de siete millones que pide el Sr. Escandon, y cuya suma, casi en su totalidad, la va á recibir de la sociedad en títulos de obligaciones y acciones del camino. Tal consideracion hace creer á los que componen la Comision, que debia ser aceptado el contrato, aun cuando se pidiera una cantidad mayor que la de siete millones de pesos, en razon á que en la operacion indicada debe perderse una suma de bastante importancia.

Por los fundamentos expuestos, y sobre todo, descansando en el juicio de los peritos cuyo dictámen ha sido escuchado ya por los señores socios, la Comision no pulsa dificultad alguna en proponer á la deliberacion de la Junta el artículo siguiente:

Unico. Se aprueba en todas sus partes el contrato de construccion propuesto á la sociedad por D. Manuel Escandon, y una vez aceptado por dicha sociedad, será elevado á escritura pública.

Orizaba, Setiembre 11 de 1861.—*Ignacio de la Llave.—Francisco Flores.—J. A. Nieto.—Salvador Batres.—Miguel Guevara.*

Aprobado este contrato por unanimidad en la misma fecha, fué firmado por los señores presentes.—*Ignacio de la Llave.— Francisco de P. Rosas.—Francisco Talavera.—J. Joaquin Royo.—Estéban Centeno. —Cárlos A Carrau.—J. Neron.—Alonso Manuel Peon.—J. A. Nieto. —Higinio Madrazo.—Miguel Guevara.—Francisco Flores.—Isidoro Sota y Trucíos.—José María Bringas.—T. Grandison.—Ricardo G. Ashby.—J. A. Vivanco Argüelles.—F. de P. Carrillo.*

Anexo al número 86.

Contrato de Construccion.

Reunidos en la sala de Juntas del Consejo administrativo de la Compañía del ferrocarril de Orizaba á Veracruz los vocales que la forman, y por invitacion de ellos las personas que hasta aquí han tomado acciones en dicha Compañía, y el Sr. D. Manuel Escandon, se procedió á celebrar el contrato de construccion del mismo camino, en los términos siguientes:

1º D. Manuel Escandon se obliga á construir la línea indicada, que debe correr desde un punto cercano á la Tejería, situado sobre el ferrocarril de San Juan, ya construido, hasta Orizaba, via de Córdoba, en una longitud de ciento veintiun (121) kilómetros que equivalen á veintiocho y tres cuartas ($28\frac{3}{4}$) leguas mexicanas.

2º Se obliga igualmente á construir los siguientes edificios anexos á la línea:

En Orizaba, una estacion para pasajeros, una idem para carga, un local para guardar diez locomotrices, un taller para reparacion de máquinas, uno idem para reparacion de wagones; los tejados necesarios para cubrir doce wagones. En Veracruz, una estacion para pasajeros, una idem para carga, un local para guardar tres máquinas, un taller para pequeñas reparaciones, un tejado para guardar wagones. En Córdoba y en otras partes del camino, cinco estaciones para recibir carga y pasajeros, con los depósitos de agua y demas enseres indispensables para la cómoda explotacion de la via.

3º D. Manuel Escandon no sólo queda obligado á erogar los gastos que exijan las construcciones de que hablan las dos cláusulas preceden-

tes, sino á adquirir á su costa los terrenos que, para llevarlas á cabo, sean necesarios en toda la extension de la línea.

4º D. Manuel Escandon se sujetará, en cuanto al rumbo y trazo de la línea del camino, al plano general y á los perfiles que levantó y suscribió en Nueva York el coronel americano Mr. A. Talcott, que se ha servido aprobar el Supremo Gobierno de la República. De dichos planos y perfiles, se entrega ahora un ejemplar á D. Manuel Escandon, para que sirva de guía en la direccion de la obra, y conforme á su tenor ha de recibírsele cuando esté concluida.

5º Respecto de la calidad de la construccion del camino, queda convenido que cuando ménos será tan buena como la del tramo que está ya construido y en uso entre Veracruz y Loma de Piedra; siendo el peso de los carriles, cuando ménos, de sesenta (60) libras por vara.

6º D. Manuel Escandon entrega ahora á la Compañía el tramo del ferrocarril que tiene construido entre Veracruz y Loma de Piedra, con los wagones, locomotrices, herramientas, útiles y muebles que le pertenecen, segun el inventario que se le añadirá á este contrato. Es obligacion de D. Manuel Escandon mantener en buen uso la parte que se ha de aprovechar del indicado tramo, durante el tiempo que tarde la construccion de la via en su totalidad, y entregarla luego con ella en estado útil de servicio. Los gastos que su conservacion exija, serán de cuenta del mismo D. Manuel Escandon, así como quedarán á su beneficio los productos que rinda. Respecto de la parte del camino de Veracruz á Loma de Piedra, que no se ha de aprovechar en la línea de Orizaba, podrá el contratista desbaratarla y hacer uso de los carriles, casas y demas enseres en la construccion de la línea principal. Los wagones, locomotrices, herramientas, útiles y muebles, se entenderán comprendidos en la estipulacion general que va á explicarse en la cláusula siguiente, y por tanto, no se hará por el constructor devolucion de ellos separadamente.

7º D. Manuel Escandon se obliga á entregar el camino, al mismo tiempo que la ruta general de Orizaba á Veracruz, y los trenes necesarios para comenzar su explotacion, los cuales quedan fijados en estos gua-

rismos: Número primero: para movimiento de pasajeros, cuatro (4) locomotrices, diez (10) wagones de pasajeros, dos (2) idem de correo y equipaje. Número dos: para movimiento de carga, tres (3) locomotrices, treinta (30) wagones cubiertos, quince (15) idem descubiertos. Número tres: para uso económico del camino, dos (2) locomotrices, diez (10) wagones descubiertos, diez (10) idem para cascajo, y diez (10) wagoncitos de mano. Todos estos objetos serán de buena calidad, y se recibirán en buen estado de servicio.

8? Por el precio del camino y demas objetos que quedan detallados en las cláusulas precedentes, D. Manuel Escandon recibirá los siguientes valores:

Primero. En numerario el producto total de las acciones que enajene la Compañía, ya sea por la suscricion voluntaria ó la forzosa en el Estado de Veracruz, conforme al decreto de la Legislatura de 20 de Junio de 1861, y al convenio de 7 del actual celebrado entre D. Manuel Escandon y el ciudadano Gobernador del Estado, ya provenga de la parte del 15 por 100 de los derechos de importacion que segun el tenor del decreto de 8 de Abril del mismo año debe aplicarse á la construccion del ferrocarril de Orizaba á Veracruz.

Segundo. En acciones del mismo camino de cien (100) pesos cada una, todas las que queden sin vender de los cinco millones de pesos ($5.000,000) que debe emitir la Compañía y forman su capital social.

Tercero. Dos millones de pesos ($2.000,000) en obligaciones ó sean imposiciones sobre el propio camino y con hipoteca especial de él, los cuales ganarán rédito de 7 por 100 al año, pagadero ántes de hacerse reparto alguno de utilidades de los accionistas, y cuyo capital será redimible en el espacio de veinte (20) años, con abonos anuales de 5 por ciento.

Jamas se constituirá sobre el camino ningun otro censo, gravámen, imposicion ni obligacion que pueda legalmente disfrutar la prelacion que respecto de cualquier otro crédito deben disfrutar estos dos millones y sus réditos, tanto por su antigüedad en razon de ser la primera hipoteca especial que se constituye en el camino, como por su proce-

dencia, siendo, como son, parte del precio de su construccion. Los títulos de dichos dos millones ($ 2.000,000), se entregarán en el acto á D. Manuel Escandon ; pero si traspasare ó cediere á otras personas el todo ó parte de ellos, será obligacion suya pagar desde luego de su cuenta á los cesionarios el expresado rédito de 7 por 100 con la debida puntualidad, hasta el dia en que entregue concluido el camino, conforme al presente contrato. Desde ese dia para adelante, el pago de réditos y la amortizacion anual de capital que empezará á verificarse al año siguiente, serán á cargo de la Compañía.

9º Los siete millones de pesos ($ 7.000,000) que importan los objetos enumerados en la cláusula anterior, se han reputado el justo precio de las obligaciones que contrae D. Manuel Escandon.

10º D. Manuel Escandon queda obligado á entregar concluido el camino hasta Veracruz en el espacio de cinco (5) años contados desde el 1º de Enero de 1862. Solamente se suspenderá el cumplimiento de esta obligacion, en caso de que sobrevenga caso fortuito ó fuerza mayor que le embarace la prosecucion de la obra, ó que dejen de hacérsele las exhibiciones en numerario, que explica la cláusula 8ª

11º Durante el tiempo de la construccion, D. Manuel Escandon costeará los gastos generales que deba erogar la Direccion General del Camino, fijando su monto por mútuo acuerdo entre él y la Compañía, sobre la base de una prudente economía.

12º Durante el mismo tiempo de la construccion, puede D. Manuel Escandon explotar de su cuenta y á su beneficio los trozos de camino que vaya habilitando en los términos que respecto del de Veracruz á Loma de Piedra habla la cláusula 6ª

13º La Compañía tiene el derecho de vigilar sobre la calidad de la obra que se vaya ejecutando, y sobre su progreso gradual, á fin de cerciorarse de que se cumplen como es debido las estipulaciones contenidas en las cláusulas 4ª y 5ª del presente contrato, y de que la construccion adelanta en proporcion prudente.

14º Si acerca de la inteligencia de cualquiera de los pactos ó sobre su cumplimiento, se suscitare cualquier género de diferencia entre las par-

tes, bien sea ahora, bien durante los cinco años de la construccion, bien al tiempo del recibo del camino, ó despues, se decidirá por el único y exclusivo medio de jueces árbitros, arbitradores, amigables componedores, nombrados uno por D. Manuel Escandon y otro por la Compañía. Dichos árbitros, ántes de empezar á conocer, constituirán un tercero para el caso de discordia. Por la sentencia de los árbitros ó del tercero en su caso, estarán y pasarán las partes, en todo tiempo, con expresa renuncia que desde ahora hacen de los derechos de reduccion, albedrío de buen varon, apelacion y cualquier otro que por derecho les competa.

15? Oportunamente se reducirá este contrato á escritura pública.

Y para la debida constancia firmamos la presente en la ciudad de Orizaba á los once dias de Setiembre de un mil ochocientos sesenta y uno.—*Ignacio de la Llave.—Francisco de P. Rosas.—Francisco Talavera.—J. Joaquin Royo.—Estéban Centeno.—Cárlos A. Carrau.—J Neron.—Alonso Manuel Peon.—J. A. Nieto.—Higinio Madrazo.—Miguel Guevara.—Francisco Flores.—Isidoro Sota y Trucios.—José María Bringas.—T. Grandison.—Ricardo G. Ashby.—J. A. Vivanco Argüelles.—F. de P. Carrillo.*

Empresa general del Ferrocarril Escandon.—Direccion general.—E. S.—Tengo la honra de elevar á V. E. la carta de asociacion y Estatutos de la Compañía que, conforme al artículo 12 del decreto de 5 de Abril del corriente año, se ha formado para la construccion del tramo de camino de fierro que corre de esta ciudad á la del puerto de Veracruz.

Ruego á vd. se digne presentarlos al Exmo. Sr. Presidente, y si despues de examinados mereciesen, como lo espero, la aprobacion del Supremo Gobierno, suplico á V. E. que así lo comunique de oficio á la Empresa.

Dios y Libertad. Orizaba, Setiembre 12 de 1861.—(Firmado).—*Manuel Escandon.*—Exmo. Sr. Ministro de Fomento.

Es copia.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El C. Presidente constitucional se ha servido aprobar la carta de asociacion y Estatutos de la Compañía que se ha formado para la construccion del tramo de ferrocarril de Orizaba á Veracruz, y que remitió vd. con su oficio fecha 12 del corriente.

Lo que digo á vd. en contestacion, esperando que remita por duplicado á este Ministerio, los planos correspondientes á los tramos de México á Puebla, y de Orizaba á Veracruz, con todos los trazos adoptados.

Dios y Libertad. México, Setiembre 23 de 1861.—*Balcárcel.*—Sr. Empresario del ferrocarril de México á Veracruz.

Número 87.

Decreto de 3 de Agosto de 1861

concediendo varias gracias á la Empresa del ferrocarril de Mérida al Progreso.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El C. Presidente constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Quedan exentos, por el término de treinta años, de todo derecho de aduana, contribucion, peajes é impuestos, en la actualidad vigentes ó que en lo sucesivo se establecieren, los materiales, herramientas, trenes, oficinas, estaciones y todo cuanto se necesite para la construccion, conservacion y uso del ferrocarril contratado entre el gobierno del Estado de Yucatan y Mr. Edwin Robinson y socios, cuyo camino ha de ir de la ciudad de Mérida al punto de la costa llamado el Progreso.

Art. 2º Para que el camino de que habla el artículo anterior tenga la amplitud debida, se concede el terreno suficiente de los baldíos por donde pase.

Art. 3º Tan luego como estén construidas tres leguas del ferrocarril, partiendo del Progreso, se trasladará á éste la aduana marítima de Sisal.

Art. 4º Se conceden veinticinco solares de los del Progreso que no estén enajenados ni sirvan para edificios públicos.

Dado en el salon de sesiones del Congreso de la Union, en México, á 31 de Julio de 1861.—*José Linares*, vicepresidente.—*Francisco de P. Cendejas*, diputado secretario.—*E. Robles Gil*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio nacional de México, á 3 de Agosto de 1861.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Agosto 3 de 1861.—*Balcárcel.*

Número 88.

Decreto de 21 de Agosto de 1861

determinando la fecha desde la cual se cobrará el quince por ciento decretado en 5 de Abril último, para el ferrocarril de Veracruz.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—El supremo magistrado de la República se ha servido comunicarme el decreto siguiente:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en virtud de las facultades que concede al Gobierno el decreto de 4 de Junio próximo pasado, he decretado lo siguiente:

Art. 1º Se reduce á veinticinco dias el plazo de cuarenta, fijado por el art. 10 de la Ordenanza general de aduanas de 31 de Enero de 1856, para el ajuste y liquidacion de buques.

Art. 2º El aumento del derecho de contraregistro decretado en 17 de Julio último, se reduce á una mitad, y se hará extensivo á toda la República.

Art. 3º El 15 por 100 decretado en 5 de Abril próximo pasado para el camino de fierro, comenzará á cobrarse desde igual fecha del próximo mes de Octubre en adelante, satisfaciéndose entretanto el 25 por 100 para amortizacion de la deuda en los mismos términos que se hacia ántes del 5 de Abril.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio nacional de México, á 21 de Agosto de 1861.—*Benito Juarez.*—Al C. José Higinio Núñez, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines que correspondan.

Dios y Libertad. México, Agosto 21 de 1861.—*Núñez.*

Número 89.

Circular de 29 de Agosto de 1861

pidiendo noticia de lo que la Empresa del ferrocarril de Veracruz ha recibido del veinte por ciento.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—Circular núm. 151.—Deseando saber esta Secretaría lo que hasta la fecha haya percibido la Empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico del derecho del 20 por 100 de mejoras materiales, segun las disposiciones relativas, oportunamente comunicadas á esa oficina, espero remita vd. á vuelta de correo una noticia pormenorizada de las cantidades que haya entregado á dicha Empresa como productos del expresado derecho.

Dios y Libertad. México, Agosto 29 de 1861.—*Balcárcel.*—Señor agente de Fomento en.....

Número 90.

Circular de 10 de Setiembre de 1861

recomendando á los administradores de las aduanas marítimas cumplan con entregar á la Empresa del ferrocarril de Veracruz el producto del 20 por 100 del derecho de mejoras materiales.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—Circular núm. 152.—Con fecha 29 de Abril último dirigí á vd. una comunicacion acompañándole el decreto de 5 del mismo mes, referente al ferrocarril de Veracruz al Pacífico y previniéndole cuidase muy eficazmente de dar exacto cumplimiento á las disposiciones del citado decreto, en la parte relativa á la entrega del veinte por ciento del derecho adicional de mejoras materiales, á la Empresa del mencionado camino, advirtiéndole que, entretanto se emitia el papel especial representativo de ese derecho y con el cual deberia hacerse el pago, separase y entregase esa oficina en dinero á los agentes de la Empresa la totalidad del derecho con la mayor puntualidad.

No obstante estas prevenciones y terminantes aclaraciones que se le hicieron á vd. para que de ninguna manera y bajo ningun pretexto ni motivo, por plausible que fuese, dejara de hacer la exhibicion de que se trata, se ha sabido en esta Secretaría no haber sido observado el decreto ni cumplimentadas sus disposiciones, haciendo ilusorios todos sus esfuerzos para conseguir el importantísimo fin que se ha propuesto alcanzar.

Instruido el C. Presidente constitucional de tal conducta, se ha ser-

vido acordar dirija á vd. esta comunicacion, previniéndole de nuevo que bajo su más estrecha responsabilidad observe estrictamente la disposicion citada de 29 de Abril último, en el concepto de que por ninguna otra, inclusa la de suspension de pagos que contiene la ley de 17 de Julio de este año, debe considerarse derogada ó modificada la diversa de 5 de Abril y disposiciones referentes, y que por consiguiente entregue vd. religiosamente á los agentes de la Empresa del ferrocarril el derecho adicional del veinte por ciento de mejoras materiales, miéntras no se le den á vd. nuevas órdenes del Supremo Gobierno, que expresa y terminantemente manden dar otra inversion ó hacer diverso uso del repetido derecho adicional.

Dios y Libertad. México, Setiembre 10 de 1861.—*Balcárcel.*—C. Administrador de la Aduana marítima de. . . . .

Número 91.

Circular de 30 de Setiembre de 1861

resolviendo lo que deba hacerse cuando sobre ó falte alguna fraccion de Bonos, al pagar el derecho de mejoras materiales.

Ministerio de Fomento.—Seccion 4ª—Circular núm. 153.—La Empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico dice á esta Secretaría con fecha 29 de Julio próximo pasado lo que sigue:

«Exmo. Sr.—Ha tenido ese Ministerio la bondad de pasar á informe de esta Empresa, en comunicacion de 13 del corriente, la consulta que le hizo el Sr. Administrador de la Aduana marítima de Coatzacoalcos, con fecha 4 de este propio mes, pidiendo regla á que ajustar sus procedimientos en el evento de que falte ó sobre alguna fraccion, al admitir en pago del derecho adicional de mejoras materiales, los Bonos que lo representan, y en los cuales únicamente debe ser satisfecho, segun lo dispuesto en el supremo decreto de 5 del próximo pasado Abril.

«Pocos casos considera la Empresa que se presenten en la práctica, porque generalmente el consignatario de un buque es quien liquida con la Aduana los derechos por la totalidad de su cargamento, y satisface el monto de éstos haciendo los cargos correspondientes á los interesados en las facturas parciales en que aquel venga tal vez dividido; y esto reduce á un solo caso, lo que de otra manera produciria tantos cuantas fuesen las facturas ó consignaciones particulares. Mas de uno ú otro modo, cree la Empresa que la graduacion hecha en el reglamento expedido por ese Ministerio con la citada fecha 5 de Abril, para la primera emision del papel de mejoras, facilita cuanto es usual en documentos de su clase, las operaciones del comercio.

«Supóngase que un importador tiene que pagar por el derecho de que se trata la cantidad de..... $ 3,677 50

Tomará

Un Bono G de á.....	$ 2.000 00	
Otro ,, F de á.....	1.000 00	
,, ,, E de á.....	500 00	
,, ,, D de á.....	100 00	
,, ,, C de á.....	50 00	
,, ,, B de á.....	20 00	
,, ,, A de á.....	5 00	$ 3,675 00
Diferencia.....		$ 2 50

«En esta hipótesis resulta de ménos una fraccion de veinte reales, y si el importador en vez de un Bono de 5 pesos toma dos, resultará de más esa misma fraccion.

«Figurémos ahora un caso inverso: el de una importacion tan ínfima que sólo causase por el derecho de mejoras, 20 reales; entónces el importador tendria que presentar para el pago, un bono de 5 pesos, y resultaria de más una fraccion de la mitad de su valor.

«Pero es obvio que tales fracciones puede y debe reducirlas el comercio por su propia conveniencia, á ménos de 5 pesos, que es la cantidad mínima del importe de los Bonos emitidos.

«Dos medios hay que adoptar para el pago de esas fracciones: ó se satisfacen en dinero, ó habrá que tomarlas del valor de los Bonos, haciendo en ellos la anotacion correspondiente. A la Empresa parece más sencillo, de menor trabajo, mejor para el comercio, y por tanto preferible lo primero: el segundo medio es sin duda ménos llano, más complicado é inconveniente. Cree, pues, que bastará prevenir que las fracciones que no lleguen á 5 pesos, las reciban las aduanas en numerario, separando y entregando cada mes á los agentes de la Empresa, la suma de ellas.

«No juzga la Empresa que sea un obstáculo para adoptar este expediente la prevencion legal de que se satisfaga *exclusivamente* en bonos

el derecho de mejoras, puesto que así queda cumplida hasta donde es posible y lo permite la graduacion que hizo el Supremo Gobierno del valor de los que pertenecen á las diversas series en que dividió el papel destinado á ese objeto.

«A más de que, para subsanar el defecto que en esto pudiera haber, llevando hasta el último extremo el respeto debido á la ley, la suma de numerario procedente del cobro de dichas fracciones, que en fin de cada mes entreguen las aduanas á los agentes de la Empresa, pueden recibirla éstos, si V. E. tiene á bien disponerlo, dando en cambio los bonos que en ella quepan, los cuales remitirán aquellas á ese Ministerio, conforme lo previenen los artículos 6º y 7º del expresado reglamento, como *complementarios de la recaudacion del derecho* en el mes respectivo, haciéndole al verificarlo, las explicaciones necesarias, y quedando pendiente para el subsecuente mes alguna fraccion, si la hubiere, que no pueda convertirse desde luego en un bono de á 5 pesos. De esta regla convendrá exceptuar el caso de que tal fraccion corresponda á mes en que se cierren las cuentas anuales de las aduanas, pues entónces deberá figurar su importe como entregado en efectivo á los agentes por saldo final, á fin de no confundir los productos del derecho de un año económico con los de otro, ni complicar la contabilidad de dichas oficinas.

«La Empresa conceptúa que la adopcion de esta medida facilita las operaciones del comercio y de las aduanas, y concilia los objetos que son de atenderse en la materia que se versa. V. E., sin embargo, con superiores luces, determinará lo más acertado; sirviéndose recibir la consulta de la aduana de Coatzacoalcos, que la misma Empresa devuelve adjunta á V. E., y la respetuosa consideracion que se honra de tributarle.»

Y lo trascribo á vd. para su conocimiento, y á fin de que esa aduana tenga una regla á que sujetarse en los casos análogos que puedan presentársele.

Dios y Libertad. México, Setiembre 30 de 1861.—*Balcárcel.*—C. Administrador de la Aduana marítima de. . . . .

Número 92.

Circular de 12 de Noviembre de 1861

previniendo se remitan al Ministerio de Fomento los Bonos amortizados del derecho de mejoras materiales.

Ministerio de Fomento.—Seccion 3ª—Circular núm. 157.—El C. Presidente constitucional me previene diga á vd., que siendo indispensable el tener en esta Secretaría lo más pronto posible los Bonos amortizados de la Empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, para hacer los asientos correspondientes, los remita vd. á la mayor brevedad y bajo su más estrecha responsabilidad á este Ministerio conforme está ya prevenido.

Dios y Libertad. México, Noviembre 12 de 1861.—C. agente de Fomento en. . . . .

Número 93.

Estatutos aprobados en 7 de Agosto de 1862

de la Empresa del ferrocarril de México á Chalco.

Ministerio de Justicia, Fomento é Instruccion pública.—Seccion de Fomento.—El C. Presidente se ha servido aprobar los Estatutos presentados por esa Empresa, para la formacion, régimen y administracion de la Compañía que debe formarse para construir el ferrocarril de México á Chalco.

Dios y Libertad. México, Agosto 7 de 1862.—*Terán.*—C. Francisco Arbeu y socios.

CAPÍTULO I.

DEL NOMBRE, FUNDACION, OBJETO, DOMICILIO Y DURACION DE LA COMPAÑÍA.

Art. 1º Se forma una Compañía anónima bajo la razon social de «Empresa del ferrocarril de México á Chalco.»

Art. 2º Es socio fundador de esta Empresa el Supremo Gobierno de la República, el cual se ha suscrito desde luego por la suma de 200,000 pesos.

Art. 3º Esta Compañía tiene por objeto la construccion y explotacion de un camino de fierro que partiendo desde esta capital termine en el pueblo de Chalco, tocando en Tacubaya, Mixcoac, San Angel y Tlalpam, segun el plano y perfil levantado y aprobado por el Supremo Gobierno.

Art. 4º El domicilio de la Compañía será la ciudad de México.

Art. 5º La duracion de la Compañía es por tiempo ilimitado. Sólo en el caso de que se pierdan las dos terceras partes del capital social, se determinará la disolucion de la sociedad; en este caso la Junta general de accionistas determinará el modo y manera de hacer la liquidacion correspondiente.

CAPÍTULO II.

DEL CAPITAL SOCIAL DE LA COMPAÑÍA.

Art. 6º El capital social de la Compañía para llevar á cabo la construccion del camino, se fija en *dos millones de pesos.*

Art. 7º Este capital será dividido en veinte mil acciones del valor de cien pesos cada una.

Art. 8º El capital social podrá aumentarse siempre que el camino de fierro continúe más allá de Chalco, ó que se construyan nuevos ramales entre ambos puntos extremos de la via demarcada. Este aumento de capital se hará por medio de acciones con la aprobacion de la Junta general de accionistas.

CAPÍTULO III.

DE LAS ACCIONES DE LA SUSCRICION Y MANERA DE EFECTUAR EL PAGO.

Art. 9º Las acciones serán del valor de cien pesos cada una, y estarán emitidas al portador.

Art. 10. Toda clase de personas tienen derecho á suscribirse como accionistas, y en el órden que lo hagan, se publicarán sus nombres en los periódicos de la capital.

Art. 11. Ningun accionista al tiempo de suscribirse estará obligado á hacer anticipo de cantidad alguna por insignificante que sea. Esto será un acto enteramente voluntario.

Art. 12. El valor de cada accion será pagado por vigésimas partes, es decir, en exhibiciones de á cinco pesos cada una.

Art. 13. Por cada media legua mexicana de camino de fierro que vaya siendo construida y puesta en perfecta explotacion al servicio del público, enterará cada accionista una vigésima parte de accion.

Art. 14. Enterada que sea la primera vigésima parte de accion por cada accionista, se le extenderá su título de tal con el correspondiente recibo á la vuelta, en que conste haber pagado la primera exhibicion.

Art. 15. Todo accionista, en el acto de hacer algun pago, adquiere un derecho de propiedad directa sobre la parte del camino por la cual hubiere hecho la exhibicion, pudiendo trasferir sus derechos á cualquiera otra persona, sin necesidad de dar aviso alguno á la Direccion de la Empresa.

Art. 16. Todas las acciones confieren á sus dueños igual participacion en las ganancias ó pérdidas de la sociedad.

Art. 17. Todo accionista está obligado á pagar con puntualidad las exhibiciones que le correspondan por razon de los avances en la construccion del camino. Las acciones por las cuales se dejaren de pagar dos exhibiciones seguidas, serán nulas y de ningun valor, quedando á beneficio de la Empresa la cantidad que se hubiese pagado por ellas.

Art. 18. Para que esta pena pueda ser legalmente aplicada, deberá preceder la publicacion, por espacio de treinta dias en dos periódicos de la capital, de los números de las acciones que deban quedar nulas si no se ocurre á pagar las exhibiciones que hubieren devengado.

CAPÍTULO IV.

DE LA ADMINISTRACION Y GOBIERNO DE LA COMPAÑÍA.

Art. 19. Para la administracion y gobierno de la Compañía habrá un administrador general y una Junta directiva, sujetos ambos á las determinaciones de la Junta general de accionistas.

CAPÍTULO V.

DEL ADMINISTRADOR GENERAL.

Art. 20. El administrador general será nombrado por la Junta general de accionistas, de su seno, y deberá ser poseedor, cuando ménos, de cincuenta acciones.

Art. 21. El administrador general representará en juicio á la Empresa, tendrá á su cargo la administracion comercial y el gobierno económico de la Compañía, llevará la correspondencia, dirigirá la contabilidad, ordenará los pagos y cobros que deban hacerse, y adoptará todas las medidas conducentes á la mejor marcha de la negociacion, arreglándose en todos sus actos á los acuerdos de la Junta directiva.

Art. 22. El administrador general dará cuenta del estado de la negociacion á la Junta directiva siempre que ésta se reuna, poniendo de manifiesto los libros y documentos que acrediten el activo y pasivo de la sociedad.

Art. 23. El administrador general no podrá hacer ningun contrato ni determinar ningun gasto mayor de entretenimiento sin la aprobacion previa de la Junta directiva.

Art. 24. El administrador general es el jefe inmediato de los empleados y dependientes al servicio de la Empresa, y como tal, tiene la facultad de suspender á cualquiera de ellos que falte á su deber, dando parte inmediatamente á la Junta directiva para la resolucion conveniente.

Art. 25. El administrador general será removido cada dos años, haciendo nueva eleccion la Junta general de accionistas.

Art. 26. El administrador general tendrá voz, pero no voto, en la Junta directiva, y sólo asistirá á la reunion cuando sea llamado expresamente á ella, para informar sobre el punto que fuere necesario, ó sobre el estado general de la negociacion.

Art. 27. El administrador general practicará, el dia último de cada

mes, un corte de caja en presencia de la Junta directiva, y la cantidad que resultare líquida despues de cubiertos los gastos de entretenimiento, se depositará en una arca separada, bajo tres llaves distintas, guardando una de ellas el mismo administrador general, otra el presidente de la Junta directiva y otra el primer vocal.

Art. 28. El administrador general estará obligado á mostrar los libros de la Administracion á cualquiera de los accionistas que con el título de tal se presente queriendo tomar alguna noticia de ellos. Un dia por semana estarán los libros de la negociacion á la disposicion de los señores accionistas que quieran examinarlos.

Art. 29. El administrador general mantendrá en riguroso depósito durante el período de su administracion, cincuenta acciones de esta empresa, para responder con ellas de su manejo en los intereses de la Compañía.

Art. 30. El administrador general disfrutará un sueldo anual de cuatro mil pesos.

CAPÍTULO VI.

DE LA JUNTA DIRECTIVA.

Art. 31. La Junta directiva se compondrá de un presidente y seis vocales, nombrados por la Junta general de accionistas. Igualmente serán nombrados tres suplentes para el caso de impedimento de los vocales.

Art. 32. En los casos de no asistencia del presidente de la Junta por razon de enfermedad ó cualquiera otro motivo, ocupará su puesto el primer vocal, y el de éste el primer suplente.

Art. 33. Son atribuciones de la Junta directiva:

I. Vigilar todos los actos del administrador general é inspeccionar los libros y documentos de la Empresa, adoptando en su vista las disposiciones que estime convenientes, para cuyo fin se reunirá cuando ménos una vez por semana, ó siempre que lo juzgue necesario.

II. Aprobar ó modificar los presupuestos de gastos de sustentacion

que haga el administrador general, así como la planta de empleados y dependientes para el servicio de la Administracion.

III. Examinar el corte de caja que en su presencia haga al fin de cada mes el administrador general, y hacer las observaciones que, en su juicio, crea convenientes al mejor provecho de la negociacion.

IV. Organizar el servicio de la línea, fijando al mismo tiempo los precios de pasaje y trasporte bajo una tarifa equitativa.

V. Nombrar todos los empleados para el servicio de la Empresa, anunciando al público las vacantes que hubiere, y fijando los sueldos y salarios bajo un pié de estricta economía.

VI. Determinar la época en que deban repartirse á los accionistas los productos líquidos, tomando por base que nunca exceda de diez meses el intervalo que haya entre uno y otro reparto.

VII. Examinar la Memoria semestral que presente el administrador general, y presentar á la Junta general de accionistas su censura favorable ó adversa.

VIII. Convocar Junta extraordinaria de accionistas cada vez que lo juzgue conveniente.

IX. Suspender al administrador general si para ello hubiere suficiente motivo, dando cuenta inmediatamente á la Junta general de accionistas para su resolucion.

X. Destituir ó confirmar en sus empleos á las personas que suspenda el administrador general.

XI. Proveer en todo lo relativo á los intereses de la Compañía, segun lo juzgue necesario, dando cuenta á la Junta general de accionistas de todas las operaciones de la Empresa, en una Memoria anual.

Art. 34. Los cargos de presidente vocal y suplente de la Junta directiva serán por dos años, y no tendrán remuneracion alguna pecuniaria por sus trabajos.

Art. 35. La Junta directiva tiene la facultad de nombrar un secretario para que lleve el libro de sus actas y acuerdos. Este secretario disfrutará un sueldo de dos mil pesos anuales, y podrá ser removido de su empleo á voluntad de la misma Junta directiva.

Art. 36. Los acuerdos de la Junta directiva se tomarán por mayoría absoluta de los asistentes. Para formar acuerdo se necesita la asistencia de cuatro vocales y el presidente.

CAPÍTULO VII.

DE LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS.

Art. 37. La Junta general de accionistas la forman todas las personas que sean tenedoras de acciones de la «Empresa del ferrocarril de México á Chalco.»

Art. 38. La Junta general de accionistas se reunirá dos veces al año, el 5 de Enero y el 5 de Julio, y además cuando lo disponga la Junta directiva. Siempre que la Junta general de accionistas deba reunirse, se hará la convocatoria por el presidente de la Junta directiva con treinta dias de anticipacion, publicándose en dos periódicos de la capital, y marcando en ella los puntos que en la reunion deban tratarse.

Art. 39. Para que la Junta general de accionistas pueda formar acuerdo, deberá concurrir, cuando ménos, la representacion de la mitad del capital social y un voto más.

Art. 40. Si alguna vez no se reuniere el número suficiente de accionistas, y en consecuencia no hubiere acuerdo, se hará constar así en el libro de actas, y se convocará por el presidente de la Junta directiva á nueva reunion para de allí á veinte dias, expresándose la falta de asistencia en la anterior. Cualquiera resolucion que se tome por las personas que asistan á la segunda reunion, sea el número que fuere, será válida, y por consiguiente obliga á todos los demas accionistas.

Art. 41. Para ser admitido en la Junta general de accionistas bastará exhibir, al entrar en el local de la reunion, el título de accionista, el cual será examinado por una Comision nombrada al efecto por la Junta directiva. Otra Comision que se hallará en el punto de reunion, recogerá de cada individuo el número de acciones de que fuere poseedor, dando en cambio un recibo que exprese el número de acciones que queden en depósito. Este depósito durará hasta que termine la reunion, en

cuyo caso cada suscritor recogerá sus mismas acciones y devolverá el boleto que en cambio haya recibido.

Art. 42. En la Junta general de accionistas cada accion contará un voto, y las votaciones se harán por la mayoría absoluta de los votos que concurran.

Art. 43. Son atribuciones de la Junta general de accionistas:

I. Resolver sobre todo lo relativo al camino.

II. Resolver sobre el aumento del fondo social, cuando llegue el caso marcado en el artículo octavo.

III. Alterar ó modificar estos Estatutos.

IV. Remover de su empleo y encargos al administrador general y á los individuos que formen la Junta directiva, siempre que hubiese causa suficiente para ello.

V. Nombrar las personas que deban desempeñar ese puesto y encargos, cuantas veces fuere necesario.

VI. Aprobar las determinaciones de la Junta directiva conformes con los presentes Estatutos; examinar su informe anual, nombrando una Comision para que dictamine sobre él y sobre el balance general.

VII. Resolver en todo lo concerniente á la negociacion como único árbitro en cuanto atañe á la misma Empresa.

Art. 44. Todo accionista tiene derecho de exponer en la Junta general de accionistas lo que estime más conveniente á los intereses de la Compañía.

Art. 45. La Junta general de accionistas es la única que puede determinar la disolucion de la Sociedad; pero sólo en el caso marcado en el artículo 5º

Art. 46. El Presidente y Secretario de la Junta directiva lo serán tambien de la Junta general de accionistas en las reuniones que ésta celebre; pero si llegare el caso de que fueren acusados de mal manejo por alguno de los accionistas, y la acusacion fuere tomada en consideracion, dejarán sus puestos, nombrando en el acto la Junta general personas que los sustituyan ínter se discute y resuelve el asunto referente á ellos.

Art. 47. Si no resultase cargo fundado, volverán en el acto á su puesto; mas si lo hubiere, y la Junta general determinare su destitucion, y tambien la de los demas vocales de la Junta directiva, ó sólo la de algunos de sus individuos, se nombrará inmediatamente personas que los reemplacen, por sólo el tiempo que falte para esperar el término de su administracion fijada en los presentes Estatutos.

CAPÍTULO VIII.

DE LOS BENEFICIOS DE LA COMPAÑÍA.

Art. 48. Del producto líquido que se va depositando todos los meses en arca separada, se separará un cinco por ciento que quedará como fondo de reserva, y el resto se repartirá entre todos los partícipes por acciones.

Art. 49. Estos repartos se verificarán dos veces al año, uno el 7 de Enero y otro el 7 de Julio, ó por tercios de año si así lo determinare la Junta directiva, con aprobacion de la Junta general de accionistas.

CAPÍTULO IX.

DE LOS EMPRESARIOS.

Art. 50. Los concesionarios del decreto por el cual se instituye esta Empresa, se obligan á construir el camino de fierro desde esta capital hasta el pueblo de Chalco, por sólo el capital presupuesto de dos millones de pesos, dotándolo del tren, estaciones y máquinas necesarias para hacer el servicio público con toda regularidad.

Art. 51. La construccion del camino se dividirá en dos tramos; el primero comprenderá desde México hasta Tlalpam, y el segundo desde Tlalpam hasta Chalco. El costo de cada tramo será el de un millon de pesos.

Art. 52. En el acto de estar concluido el primer tramo, y puesto que

sea en perfecta explotacion al servicio del público, será entregado á los señores accionistas para que lo manejen conforme con los presentes Estatutos. Los productos que diere este tramo hasta el dia en que sea entregado á los accionistas, deducidos los gastos de sustentacion, se dividirán por mitad: una de ellas corresponde á los señores accionistas que hasta aquella fecha se hubieren suscrito, y la otra mitad será propiedad de los empresarios.

Art. 53. El segundo tramo del camino se irá entregando á los señores accionistas segun se vayan construyendo sus diferentes secciones, para que en el acto comiencen á explotarse.

Art. 54. Luego que estén suscritas la tercera parte de las acciones, se convocará una junta general de accionistas, para que nombre una Comision compuesta de tres individuos que se asocie á los empresarios, y pueda dar cuenta á los accionistas del adelanto que progresivamente haya en los trabajos de construccion.

México, Agosto de 1862.—*Arbeu y socios.*

Número 94.

Contrato celebrado el 23 de Octubre de 1862

entre la Administracion francesa y el Director del ferrocarril de Veracruz, M. E. Lyons, para la construccion del tramo de la Tejería al Chiquihuite.

Puntos principales del contrato:

1º Que el camino de la Tejería á la Soledad se abriria al servicio del público el 15 de Mayo de 1863, y el tramo que corre desde este punto al Chiquihuite deberia estar concluido para el 31 de Agosto del mismo año de 63.

2º Que la Empresa recibiria del Tesoro francés 120,000 francos semanarios para estas obras, cuyos adelantos le serian reembolsados al mismo Tesoro con los trasportes que el ejército efectuara y con los derechos que á aquella correspondieran en las aduanas segun el decreto de concesion; y si hecha la liquidacion habia algun alcance á su cargo, lo cubriria ántes del 31 de Agosto de 1864.

3º Que las ministraciones se suspenderian un mes despues de la entrada á México del cuerpo expedicionario.

Número 95.

Resolucion de 18 de Febrero de 1863

concediendo á los Sres. Labadie y Comp. que, en cambio del crédito de D. Luis J. Hargous y de $20,000 en efectivo, se les ceda la accion del Gobierno á recibir de D. Antonio Escandon cuatro millones de pesos en títulos de la deuda interior.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 5ª—Núm. 78.—Con fecha de antier me dicen los Sres. T. Labadie y Comp. lo que sigue:

«Los que suscribimos tenemos el honor de someter á la aprobacion del Supremo Gobierno la propuesta siguiente:

«D. Luis J. Hargous celebró con el Supremo Gobierno en Diciembre de 1857 un contrato por cantidad de trescientos cincuenta mil pesos, conviniéndose en que se le pagaria con diez mil pesos mensuales por la administracion principal de rentas de esta capital, sin perjuicio de las otras consignaciones que se mencionan en la escritura que al efecto se otorgó; de manera que dicho empréstito debió quedar pagado en el término de tres años; pero por las circunstancias angustiosas del Erario, sólo se le han satisfecho cincuenta y cinco mil pesos.

«Por una transaccion tenida con el Sr. Hargous, este crédito nos pertenece en la actualidad, y deseando liquidarlo, proponemos al Supremo Gobierno la cancelacion de la escritura, dando por pagados los doscientos noventa y cinco mil pesos que representa, y enterando además en la Tesorería general la cantidad de quince mil pesos en numerario, si conviene en cedernos en cambio la accion que el mismo Supremo Gobierno tiene para recibir del mismo Sr. D. Antonio Escandon cuatro millones de pesos en títulos de la deuda interior, en el término de cinco años, en virtud de lo convenido con este señor en el artículo 38

del supremo decreto de 5 de Abril de 1861, relativo al privilegio del camino de fierro de Veracruz.

«Aunque á primera vista nuestra proposicion podrá tal vez considerarse como nociva al Erario público, examinada resulta ser lo contrario, porque aun cuando el Sr. Escandon conviniese en entregarnos los créditos al término medio de los cinco años, y que éstos no fuesen de los comunes cuyo precio no pasa de dos á dos y medio por ciento, sino bonos con el interes del 3 por ciento, éste ascenderia á un 40 por 100, dando por resultado que el 60 por ciento de capital necesario para formar los cuatro millones, será de dos millones cuatrocientos mil pesos, y calculados á 5 por ciento, su costo será el de ciento veinte mil pesos, en tanto que por poco en que se estime en la plaza el crédito de que somos cesionarios, su valor no puede ser ménos que de un 50 por 100, que ascienda á $147,500. Esta demostracion nos ha parecido conveniente hacerla, á fin de que quedando consignada en el expediente, quede tambien destruida la ilusion que por la diferencia de cantidades podria producir esta operacion, que bajo aspecto alguno envuelve perjuicio al Erario.

«Si, como lo esperamos, el Supremo Gobierno se digna admitir la presente proposicion, ordenando en consecuencia se proceda á la amortizacion de nuestro crédito en la Tesorería general, á ésta se le prevendrá que al librársenos la órden para que D. Antonio Escandon tenga á nuestra disposicion los créditos de que se trata, se le diga expresamente dé aviso por escrito á la misma oficina, de su conformidad en reconocernos como legítimos cesionarios de los derechos del Supremo Gobierno, en cumplimiento de lo que por él mismo se le previene.»

Y dada cuenta al C. Presidente con el preinserto ocurso, se ha servido acordar de conformidad, si los interesados entregan hoy mismo veinte mil pesos ($ 20.000) en lugar de los quince á que se refieren.

Lo que de órden del mismo C. Presidente comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y Libertad. México, Febrero 18 de 1863.—*J. A. Gamboa.*—C. Tesorero general.

Número 96.

Circular de 16 de Junio de 1863

en que la Secretaría de Hacienda inserta la de la Secretaría de Justicia y Fomento sobre suspension de los efectos de varios artículos del decreto de 5 de Abril de 1861, relativos al 20 por 100 de mejoras materiales consignado á la Empresa del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico.

Ministerio de Hacienda y Crédito público.—Seccion 1ª—Con fecha 15 me dice el C. Ministro de Justicia, Fomento é Instruccion pública, lo que sigue:

«Con fecha 25 de Mayo último dije á vd. lo siguiente:

«Obligado el Supremo Gobierno á defender á toda costa la independencia nacional, seriamente amenazada por la injusta guerra que nos hace el Emperador de los franceses, tiene necesidad de todas las rentas del Erario, entre las que se encuentran las que producen las aduanas marítimas, de las cuales una parte se ha entregado hasta hoy á la Empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, no obstante las angustiadas circunstancias del mismo Erario, que han obligado á gravar fuertemente con contribuciones las fortunas de los ciudadanos. Atendiendo á estas apremiantes circunstancias y á que la referida Empresa no ejecuta actualmente ningun trabajo en el ferrocarril que tiene contratado, ha dispuesto el C. Presidente de la República que se suspendan hasta nueva órden los efectos de los artículos 18, 19, 20, 21 y 22 del decreto de 5 de Abril de 1661, por los cuales se consignó el veinte por ciento de mejoras materiales. Que en consecuencia, los administradores de las aduanas marítimas, desde la fecha en que reciban esta suprema dis-

posicion hasta nueva órden, no admitan en bonos sino en dinero efectivo, el veinte por ciento mencionado, llevando cuenta de sus productos á esta Secretaría, y entregándolos mes por mes á los agentes que tiene en Campeche, Minatitlan y Tabasco, y en los demas puntos á los jefes de Hacienda de los Estados á que pertenezcan.

«Tambien ha dispuesto el C. Presidente quede sin efecto por ahora el artículo 7º del mencionado decreto, que permitia á la referida Empresa exportar sin pagar derechos, diversas cantidades en numerario.

«Todo lo que de órden suprema tengo el honor de decir á vd. á fin de que se sirva dar las órdenes convenientes á los administradores de las aduanas marítimas, para que tengan su puntual cumplimiento las dictadas por el C. Presidente de la República.

«Y como hasta la fecha no ha tenido aviso de esa Secretaría de que se hubieran circulado las órdenes necesarias para el cumplimiento de la preinserta comunicacion, la repito á vd. por si acaso hubiere sufrido algun extravío á consecuencia de las muchas atenciones que en esos dias se aglomeraron sobre la Secretaría de su digno cargo.»

Y lo traslado á vd. para su exacto cumplimiento, cuidando acusarme recibo de esta suprema órden.

Independencia y Libertad. San Luis Potosí, Junio 16 de 1863.—Firmado.—*Núñez.*

Número 97.

Tratado de 8 de Setiembre de 1863

para la construccion del camino de fierro entre la Soledad y el Chiquihuite.

En este dia, el ocho de Setiembre de mil ochocientos sesenta y tres, ante nos, Felipe Augusto de Morineau, cónsul de Francia, canciller de la Legacion imperial en México,

Han comparecido:

M. Cárlos de Sausac, ingeniero de puentes y calzadas, en mision del Gobierno frances en México,

Y el Sr. D. Pedro Elguero, abogado de México, acompañado de M. Evelyn Lyons, director del camino de fierro de Veracruz á Orizaba, domiciliado en Veracruz. El Sr. D. Pedro Elguero, en vista de la jurisdiccion que él da á las autoridades francesas en el contrato que despues se expresará, declara otorgarnos toda competencia á los fines del presente acto y estipular á nombre del Sr. D. Antonio Escandon, concesionario del camino de fierro de Veracruz al Pacífico, del cual tiene los poderes más amplios, segun así resulta del título auténtico, cuyo principal se acompaña al presente tratado.

Los Sres. Pedro Elguero y Evelyn Lyons hacen observar que, segun los términos del contrato celebrado en Orizaba el 23 de Diciembre, la Compañía del camino de fierro, de la cual el Sr. D. Antonio Escandon es concesionario, se habia obligado á construir un camino de fierro entre la Tejería y el Chiquihuite en los plazos estipulados y mediante ciertos adelantos del Gobierno frances, que debian terminar un mes despues de la entrada de las tropas francesas en México. Habiéndose verificado oficialmente la entrada de los franceses el 11 de Junio de

1863, la cesacion de los adelantos tuvo lugar de pleno derecho el 11 de Julio siguiente, y la Compañía debia entónces, con sus solos recursos, acabar el camino hasta el Chiquihuite. Los Sres. Pedro Elguero y Lyons reconocen que la Compañía es impotente para llenar este compromiso, y que para obtener el objeto que se propuso el Gobierno frances, es indispensable continuarle los adelantos.

Tomada nota de esta declaracion, los comparentes han producido el documento cuyo tenor es el siguiente:

Art. 1º El presente tratado tiene por objeto la continuacion del camino de fierro en las tierras calientes, y su conclusion entre la estacion de la Soledad y el Chiquihuite, en un punto que será ulteriormente determinado por el ingeniero del Gobierno.

Art. 2º La Compañía se compromete á ejecutar los diversos trabajos que el camino requiera, bajo las condiciones siguientes, á saber:

Apertura de la línea, segun el pormenor núm. 1.—Desmonte de 15 metros de cada lado de la línea. El kilómetro 7,000 fr.

Terraplenes, segun el pormenor núm. 2.—Excavaciones y trasporte de toda clase de tierras para escombrar ó terraplenar.—El metro cúbico, 6 fr.

Segun el pormenor núm. 3.—Excavacion y trasporte en depósito de tierras de todas clases, á una distancia superior á 100 metros. El metro cúbico, 8 fr.

Albañilería, segun el pormenor núm. 4.—Albañilería de toda clase con revestimiento de cal y canto. El metro cúbico, 70 fr.

Carpintería, segun el pormenor núm. 5.—La madera de toda especie, labrada por las cuatro caras. El metro cúbico, 400 fr.

Segun el pormenor núm. 6.—Madera del país entrecuadrada y simplemente labrada á hacha. El metro cúbico, 200 fr. (Las pequeñas piezas de fierro están comprendidas en este precio.)

Fierros, segun el pormenor núm. 7.—Fierro para pernos gruesos, escuadras, etc. El kilógramo, 1 fr. 50 cs.

Durmientes, segun el pormenor núm. 8.—Provision de durmientes de toda clase, importados en el país. Cada durmiente, 8 fr.

Segun el pormenor núm. 9.—Durmientes de los bosques vecinos á la línea. Cada durmiente, 7 fr.

Balasto, segun el pormenor núm. 10.—Excavacion y trasporte de arena y cascajo para balasto, cualquiera que sea la distancia. El metro cúbico, 10 fr.

Asiento de la via, segun el pormenor núm. 11.—Trasporte y fijacion de los rieles, union de ellos con las placas y colocacion de las eclisas. El kilómetro, 5,000 fr.

Edificios y soportales de las estaciones, segun el pormenor núm. 12. —Edificios para las estaciones, formados con madera y cubiertos, cualquiera que sea la distribucion interior. El metro superficial, 100 fr.

Segun el pormenor núm. 13.—Cobertizos abiertos por los costados, pero con techo. El metro superficial, 50 fr.

Art. 3º Para los trabajos que deberán ser ejecutados científicamente, la Compañía facilitará sus operarios y su material, mediante las condiciones siguientes:

Jornal de operario comun, á 7 fr.

Idem de un maestro, á 13 fr.

Diario de carros con sus conductores, por cada mula de tiro, 6 fr.

Estos diversos servicios serán prestados por la Compañía mediante pedimento escrito de los agentes del Gobierno.

Art. 4º Los precios mencionados comprenden todos los gastos accesorios de agencias, campamentos, manutencion de los obreros, adelantos de dinero, indemnizaciones diversas, y otros falsos gastos que se necesiten para la ejecucion de los trabajos.

Art. 5º Los trabajos á que se contrae el presente tratado, serán ejecutados segun todas las reglas del arte. En consecuencia, la Compañía deberá sujetarse á todas las prescripciones que se le impongan al efecto por el ingeniero del Gobierno frances.

Los materiales serán de buena calidad, y deberán ser recibidos, ántes de empleados, por los agentes encargados de la inspeccion de las obras.

Art. 6º Los trabajos ó suministros diversos que sean necesarios

para el camino, que no estén designados en los precios dichos en el artículo 2º, y que no se ejecuten científicamente, deberán ser aprobados por el ingeniero del Gobierno, y serán pagados íntegramente, segun los estados ó cuentas que se presenten en las formas acostumbradas.

Art. 7º Los diversos proyectos de camino serán presentados en tiempo oportuno y en la forma ordinaria al ingeniero del Gobierno, y no serán ejecutados sino despues de haber recibido su aprobacion.

En caso de infraccion de esta cláusula, debidamente comprobada por un proceso verbal, la Compañía sufrirá, por cada caso especial, una multa de diez mil francos, cuya suma se deducirá en el arreglo definitivo de la cuenta, sin perjuicio del derecho reservado al ingeniero del Gobierno en el artículo siguiente.

Art. 8º Las órdenes de pago serán entregadas cada quincena á la Compañía por el importe de los trabajos ejecutados, sin retenerle ninguna suma por garantía. Sin embargo, el ingeniero del Gobierno queda en libertad para retener la entrega de las órdenes, en cuyo caso expondrá por escrito sus motivos á la Compañía, que obrará como mejor convenga á sus intereses.

Art. 9º La explotacion total ó parcial de la línea no podrá tener lugar sin la autorizacion especial del ingeniero del Gobierno, despues de una visita pormenorizada de las diversas partes del camino.

Art. 10. La Compañía se compromete á entregar el camino á la explotacion, lo más tarde el 30 de Abril de 1864. En caso de retardo, se le exigirán por cada semana de dilacion, veinticinco mil francos de multa. En compensacion recibirá una gratificacion de la misma suma por cada semana de adelanto, sin que la suma total de esas gratificaciones pueda exceder de cien mil francos.

Las multas ó gratificaciones se cargarán en cuenta y se compensarán al fin de la liquidacion.

Art. 11. Si los trabajos no son impulsados con toda la actividad que se requiere, y el ingeniero juzga que no podrán terminarse en los plazos prescritos, la Compañía será puesta en el caso de aumentar sus medios de accion en una porcion determinada. Al espirar el plazo, si la

Compañía no ha cumplido, el comandante en jefe del cuerpo expedicionario podrá, á peticion del ingeniero, eliminar completamente á la Compañía y disponer la continuacion de los trabajos, segun las formas administrativas francesas, ó hacer los trabajos del lado de la Compañía con sus medios particulares de accion. En este último caso el artículo 10 será todavía aplicable, mas solamente en lo que concierne á las multas que debe sufrir la Compañía.

Art. 12. Queda entendido que el presente tratado tiene un carácter esencialmente provisional, y podrá ser rescindido por una decision del Ministro de Trabajos públicos, en cuyo caso la Compañía gozará de un mes de término para arreglar su situacion. Ella podrá exigir que se le reponga su material á juicio de peritos.

El Gobierno podrá, por su parte, entrar en posesion del material de la via cedido á la Compañía, conforme al tratado de 23 de Diciembre, y lo que no se haya empleado, se le pagará con todos los gastos accesorios de trasporte y de arreglo.

Art. 13. Despues de la conclusion de los trabajos, que será certificada por el ingeniero del Gobierno, se hará un cómputo del Debe y Haber de la Compañía con respecto al Gobierno. La Compañía cubrirá la deuda que haya contraido, por medio de los derechos de las aduanas de las diversas ciudades ocupadas por los franceses ó sus aliados. Ella consiente á este efecto la delegacion necesaria, y si la suma producida es insuficiente, ella saldará la diferencia ántes del 1º de Enero de 1865. Hasta esta fecha, la Compañía no pagará ningun interes por los adelantos que se le hayan hecho; pero en caso contrario, acordará todas las garantías que pueda pretender el Gobierno frances, segun la ley mexicana.

Art. 14. La presente convencion, que servirá de base á la ejecucion inmediata, será sometida á la aprobacion del comandante en jefe del ejército expedicionario.

Art. 15. Todas las discusiones que se susciten con motivo de esta convencion, serán juzgadas, segun las formas administrativas, por el Consejo de prefectura del Departamento del Sena, con apelacion como

de derecho, no oponiéndose á esta condicion el art. 12 del privilegio de la Compañía.

Art. 16. El presente tratado es hecho de buena fe entre las partes.

Art. 17. El original del presente tratado será depositado en los archivos de la Legacion francesa en México.

Hecho en México, en la cancillería de la Legacion de Francia, el dia, mes y año expresados.—(Firmado.) *Ch. de Sausac.—Pedro Elguero.—M. E. Lyons.—A. de Morineau.*—Aprobado.—El Mariscal, comandante en jefe del ejército expedicionario.—(Firmado.) *Forey.*

Por la copia, conforme.—El ingeniero de puentes y calzadas, jefe del servicio.—(Firmado.) *Ch. de Sausac.*

Número 98.

Febrero 15 de 1864.

Estatutos de la Compañía reconstituida del ferrocarril de Veracruz á Medellin, aprobados por su Junta Directiva.

CONSTITUCION DE LA SOCIEDAD, SU OBJETO, DENOMINACION, DOMICILIO Y DURACION.

I. Se forma, con esta fecha, una Sociedad anónima, cuyo objeto es la explotacion del camino de fierro de Veracruz á Medellin.

II. La Sociedad toma la denominacion de *Compañía reconstituida del ferrocarril de Veracruz á Medellin.*

III. La residencia de ella es Veracruz.

IV. La Sociedad principia desde esta fecha: su duracion se fija en noventa y nueve años, salvo su renovacion.

FONDO SOCIAL.

V. El fondo social se compone de la concesion del ferrocarril de Veracruz á Medellin y de sus dependencias.

Este fondo está gravado con la obligacion de pagar todas las deudas de la primitiva Compañía del ferrocarril de Medellin, y la de reparar, prolongar y terminar en un todo la línea hasta Medellin.

VI. El fondo social se divide en un mil quinientas sesenta acciones, de á cien pesos cada una. Las acciones se anotarán en un registro é irán revestidas de las firmas del Presidente y Secretario de la Junta directiva, y además selladas con el sello de la propia Junta.

VII. Las acciones son nominales ó al portador, segun convenga al interesado. Las acciones nominales pueden ser traspasadas á otra persona por medio de endoso; pero éste deberá anotarse precisamente en el registro general.

VIII. Cada accion es indivisible: la Compañía no reconoce más que un titular por cada accion.

IX. Los presentes Estatutos son obligatorios para toda accion en cualquiera mano que se encuentren.

X. Cada accion da derecho á una 1560ª parte en la propiedad de todos los valores sociales y en las utilidades.

XI. Las un mil quinientas sesenta acciones del fondo social están repartidas de la manera siguiente:

Número de la patente	Número de acciones	ACCIONISTAS	TOTAL
1 á 4	4	José Matutano	$ 400
5 á 6	2	Eduardo S. Herrera	200
7 á 13	7	José C. Altamirano	700
14 á 17	4	Eduardo S. Herrera	400
18 á 21	4	Eduardo S. Herrera y Compañía	400
22 á 37	16	Eduardo S. Herrera	1,600
38 á 242	205	Exmo. Ayuntamiento	20,500
243 á 244	2	P. de Landero y Cos.	200
245	1	H. D'Oleire y Compañía	100
246 á 247	2	El portador	200
248 á 249	2	Luis G. Gago	200
250 á 269	20	Testamentaría Manuel Escandon	2,000
270 á 322	53	Santiago Mendez, hijo	5,300
323 á 324	2	Pedro Mendez	200
325 á 327	3	Manuel Oliver	300
328 á 329	2	Pedro Beltran	200
	329	Al frente	$ 32,900

Número de la patente	Número de acciones	ACCIONISTAS	TOTAL
	329	Del frente	$ 32,900
330 á 331	2	José Rafael Carrillo	200
332	1	Manuel M. Muñoz	100
333 á 337	5	Eizaguirre y Compañía	500
338 á 339	2	José Ignacio Esteva	200
340	1	Mateo Cicero y Clemente Ballesteros	100
341 á 342	2	Juan J. Zangróniz	200
343	1	Ramon Grinda	100
344 á 345	2	Juan Cruzado	200
346 á 348	3	Isabel Toffel de Greenham	300
349 á 354	6	Lorenzo Eizaguirre	600
355 á 362	8	El portador	800
363	1	José Antonio Quiroga	100
364 á 368	5	El portador	500
369 á 372	4	El portador	400
373	1	Ciriaco Marron	100
374 á 375	2	Francisco Mosquera y Pagés	200
376 á 407	32	T. Labadie y Compañía	3,200
408 á 413	6	Juan Cotera	600
414 á 425	12	El portador	1,200
426 á 436	11	Muriel, Ulíbarri y Compañía	1,100
437 á 484	48	Juan José de Zangróniz	4,800
485 á 488	4	Heymel Bonne y Compañía	400
489 á 491	3	Sebastian Werlé é hijos	300
492 á 493	2	José Rafael Herrera	200
494 á 507	14	Graham, Geaves y Compañía	1,400
508	1	Leon Minvielle	100
509 á 527	19	A. G. Lascurain y Compañía	1,900
	527	A la vuelta	$ 52,700

Número de la patente	Número de acciones	ACCIONISTAS	TOTAL
	527	De la vuelta	$ 52,700
528 á 534	7	D. Goicouria y Compañía	700
535 á 537	3	F. Formento y Compañía	300
538 á 543	6	Gregorio Mier y Terán	600
544 á 564	21	Viya Hermanos	2,100
565 á 571	7	J. M. Pasquel	700
572 á 581	10	L. S. Hargous	1,000
582 á 593	12	Mariano Gassos	1,200
594 á 596	3	J. F. Jens	300
597 á 599	3	Pablo Campos	300
600 á 606	7	Micaela Crespi de Markoe	700
607 á 609	3	Fuentes, Carrau y Compañía	300
610 á 613	4	Rafael de Arrillaga	400
614 á 636	23	Velasco Hermanos	2,300
637	1	Sebastian Werlé é hijos	100
638 á 641	4	Biesterfeld y Compañía	400
642 á 644	3	Brehm y Compañía	300
645 á 651	7	El portador	700
652 á 654	3	Tomás Duhalt	300
655 á 656	2	Cayetano T. Becerra	200
657 á 659	3	J. García Urdampilleta	300
660 á 669	10	Velasco Hermanos	1,000
670	1	Calleja y Martinez	100
671 á 674	4	A. Anglada y Compañía	400
675 á 676	2	Manuel V. Velardo	200
677	1	J. M. Blanco y Burgos	100
678	1	P. G. Valdés y Alcalde	100
679 á 681	3	Watermeyer, Schmidt y Compañía	300
	681	Al frente	$ 68,100

Número de la patente	Número de acciones	ACCIONISTAS	TOTAL
	681	Del frente	$ 68,100
682 á 683	2	A. Ribère y Compañía	200
684	1	Martin García	100
685 á 689	5	Büsing, Mertens y Compañía	500
690 á 692	3	F. Neron, Wittenez y Compañía	300
693 á 695	3	Joaquin de Muñoz y Muñoz	300
696 á 702	7	Ramon de Zangróniz	700
703	1	F. Javier Muñoz	100
704 á 705	2	L. Carrère	200
706 á 707	2	José Gonzalez de Cueto	200
708	1	Teodoro Mier y Terán	100
709	1	José Ignacio de la Puente	100
710 á 711	2	J. Galainena y Compañía	200
712 á 717	6	Jorge C. Ritter	600
718	1	Luis Melendez	100
719	1	Manuel A. Rojas	100
720	1	G. Kröncke	100
721	1	G. Düring	100
722	1	Pedro Thuillier	100
723	1	Lorenzo Codes García	100
724	1	Juan Rolon	100
725	1	Ramon de Zangróniz	100
726 á 775	50	Ramon de Zangróniz	5,000
776	1	Ramon de Zangróniz	100
777	1	Ramon de Zangróniz	100
778 á 780	3	José M. Perez Milícua	300
781 á 790	10	El portador	1,000
791	1	Domingo Bureau	100
	791	A la vuelta	$ 79,100

Número de la patente	Número de acciones	ACCIONISTAS	TOTAL
	791	De la vuelta	$ 79,100
792 á 809	18	El portador	1,800
810	1	Juan Carredano	100
811	1	Salvador Carrau	100
812 á 850	39	El portador	3,900
851	1	Pedro A. del Paso y Troncoso	100
852	1	Cárlos A. Carrau	100
853	1	Manuel Larrauri	100
854	1	J. Manuel Izaguirre y P. Bon	100
855	1	Lorenzo Ferrer	100
856	1	Manuel Gómez y Gómez	100
857 á 869	13	El portador	1,300
870 á 872	3	José Greenham	300
873	1	Lorenzo Eizaguirre	100
874 á 875	2	El portador	200
876 á 883	8	El portador	800
884 á 886	3	El portador	300
887 á 1,000	114	El portador	11,400
1,001 á 1,560	560	El portador	56,000
Total	1,560	acciones. Total	$156,000

JUNTA DIRECTIVA.

XII. La Administracion de la Sociedad se confia á una Junta Directiva, compuesta de cinco miembros.

XIII. El nombramiento de los administradores corresponde á la Junta Directiva.

XIV. En caso de vacante de la plaza de administrador, por fallecimiento, renuncia ú otra causa, la Junta Directiva puede proceder

al nombramiento de uno nuevo, sin tener que dar parte á la Junta General.

XV. La Junta Directiva se nombrará por la General de accionistas, y podrá ser renovada cada año: los miembros de ella pueden ser reelegidos.

XVI. La Junta Directiva deberá reunirse, cuando ménos, una vez cada mes: puede reunirse en sesion extraordinaria cada vez que el Presidente ó alguno de los vocales lo juzguen necesario.

Las decisiones de la Junta Directiva se tomarán por la mayoría de los miembros presentes: en caso de empate el voto del Presidente valdrá por dos.

Todas las deliberaciones de la Junta Directiva se consignarán en un libro de actas, y cada acta irá firmada por el Presidente y Secretario.

XVII. La Junta Directiva está encargada de la gestion de los negocios de la Compañía.

La representa en todos los casos, y ejerce á su nombre y en su representacion toda accion judicial.

Cierra toda clase de tratos, transacciones y compromisos.

Coloca los fondos libres, y autoriza toda transaccion de rentas ú otros valores pertenecientes á la Compañía.

Puede, con el consentimiento de la Junta General, contratar empréstitos, hipotecas, hacer toda clase de adquisiciones y aun vender bienes inmuebles, que no sean la concesion misma, esto es, la via férrea.

Puede hacer tarifas nuevas ó modificar las existentes.

Puede hacer los reglamentos necesarios para la administracion, explotacion y policía del camino.

Determinar el modo de esta explotacion.

Puede igualmente, con la autorizacion y aprobacion de la Junta General, encargarse de la administracion de caminos de fierro ó de canales vecinos, ó consentir en la reunion de diferentes administraciones en una sola, con las condiciones que crea útiles ó ventajosas á los intereses de la Compañía.

Puede nombrar y destituir empleados, y fijar sueldos.

XVIII. Los compromisos contraidos por la Junta Directiva en nombre de la Sociedad, deben ir autorizados con las firmas de cinco miembros.

XIX. La firma del Presidente ó del Secretario bastan para la correspondencia ordinaria y para la ejecucion de los acuerdos de la Junta.

XX. La Junta Directiva puede, en aquellos casos en que lo crea útil, delegar el todo ó parte de sus poderes — por medio de un poder especial para uno ó varios determinados negocios — ya sea á uno de sus miembros, ya sea á cualquiera otra persona.

XXI. Los miembros de la Junta Directiva no contraen, en razon de sus gestiones, ninguna obligacion personal ni solidaria.

XXII. La actual Junta Directiva se compone de los señores

Presidente, D. Domingo Bureau.

Secretario, D. Eduardo S. Herrera.

Vocales: D. Juan Cruzado, D. Pedro J. de Velasco, D. Natalio Ulibarri.

ADMINISTRACION. — DIRECCION.

XXIII. La Junta Directiva tiene bajo sus órdenes un Administrador Director, encargado de ejecutar sus resoluciones y al cuidado de quien están la contabilidad de la negociacion y la direccion de los negocios corrientes.

XXIV. El Administrador Director es nombrado ó removido por la Junta Directiva. Esta puede delegarle el todo ó parte de sus poderes, en los términos prescritos por el artículo XX.

El sueldo del Administrador Director será fijado por la Junta General.

XXV. El Administrador Director puede asistir á las sesiones de la Junta Directiva; pero no tendrá más voto que el consultativo.

JUNTA GENERAL.

XXVI. La Junta General, regularmente constituida, representa la universalidad de los accionistas.

Se compone de todos los propietarios ó representantes de *diez* acciones en adelante.

Los representantes de acciones deberán acreditarlo por medio de cartas poderes de sus representados.

No puede haber reunion de la Junta General, si entre los presentes no se halla representado un 75 por 100 de las acciones.

Cada accionista presente tiene tantos votos como cada diez acciones que representa, sin que un solo miembro pueda reunir más de diez votos, en representacion.

Las deliberaciones se harán constar en el libro de actas de la Junta Directiva, y estas actas serán firmadas por todos los presentes.

XXVII. La Junta General se reunirá, de derecho, cada año en los primeros quince dias del mes de Enero. Puede reunirse, además, cada vez que el interes de la Compañía lo exija, y á invitacion de la Junta Directiva.

Las reuniones se anunciarán por los periódicos con una anticipacion de quince dias, fijando el lugar y la hora de la reunion, y recomendando la puntual asistencia.

XXVIII. La Junta General nombrará una Comision revisora de cuentas, y en vista del informe de dicha Comision, aprobará ó reprobará las cuentas.

Autorizará las adquisiciones y las ventas de inmuebles; los empréstitos con ó sin hipoteca.

Deliberará sobre las modificaciones y alteraciones que haya que introducir en los Estatutos, y sobre las prolongaciones, ramales y cambios de la via férrea.

Nombrará la Junta Directiva, y en fin, resolverá sobre todos los intereses de la Sociedad, en todos los casos no previstos por los Estatutos.

XXIX. Los acuerdos de la Junta General, con arreglo á los Estatutos, obligan á la Compañía.

Lo acordado por los accionistas presentes obliga á los ausentes.

INVENTARIOS Y CUENTAS ANUALES.

XXX. A fin de cada año se formará por la Junta Directiva un inventario general del activo y pasivo de la Compañía.

Este inventario y sus comprobantes se entregarán á la Comision revisora de cuentas, la que presentará un dictámen sobre él á la Junta General, que aprobará ó reprobará dichas cuentas.

EMPLEO DE LAS UTILIDADES.

XXXI. De los productos anuales, deducidos los gastos de explotacion y entretenimiento, se tomarán las cantidades necesarias para la amortizacion de interes y capital, tanto del préstamo hecho á la Compañía, como del capital en acciones. El saldo, deducido un 20 por 100 para formar un fondo de reserva, se distribuirá entre los accionistas, á título de dividendo, conforme á lo que sobre el particular acuerde la Junta General.

XXXII. El pago de los dividendos se hará todos los años, en la residencia de la Compañía, inmediatamente despues de la reunion general en que hayan sido aprobadas las cuentas y fijado el modo de hacer dichos dividendos.

XXXIII. Todo dividendo que no sea reclamado *en los tres años* despues de ajustado, queda á beneficio de la Sociedad.

DISOLUCION ANTICIPADA.

XXXIV. La Junta General puede pronunciar la disolucion de la Sociedad ántes del plazo fijado. El acuerdo, en este caso, no es válido si no hay mayoría de dos terceras partes de votos, que reunan la representacion de la mitad de acciones.

LIQUIDACION.

XXXV. Disuelta la Sociedad, la Junta General determinará el modo de liquidarla, nombrando uno ó varios liquidatarios; y fijará, por un acuerdo, la extension de sus poderes y emolumentos.

Durante el curso de la liquidacion, los derechos y poderes de la Junta General subsistirán como durante la existencia de la Sociedad, para todo lo concerniente á la liquidacion.

MODIFICACIONES.

XXXVI. La Junta General puede, á propuesta de la Junta Directiva, modificar ó adicionar los presentes Estatutos, siempre que en ello haya reconocida utilidad y conveniencia.

DIFERENCIAS.

XXXVII. Las diferencias que pudiesen suscitarse sobre la ejecucion de los presentes Estatutos entre los accionistas, ó entre ellos y la Compañía, serán juzgadas en Veracruz en juicio de árbitros escogidos entre los mismos socios; y en caso de discordia, por un tercero nombrado por los mismos árbitros, ántes de comenzar el arbitraje.

Los árbitros decidirán como amigables componedores, y su fallo será inapelable.

Veracruz, á 15 de Febrero de 1864.

Número 99.

Decreto de 13 de Mayo de 1864

concediendo permiso á los CC. Manuel Inclan y Bernabé de la Barra, para la construccion de un camino de fierro desde la ciudad de Matamoros hasta la Boca del Rio.

Ministerio de Justicia, Fomento é Instruccion pública.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se concede permiso á los CC. Manuel Inclan y Bernabé de la Barra, para formar una Compañía con el objeto de construir y explotar un camino de fierro, desde la ciudad de Matamoros hasta la Boca del Rio.

Art. 2º Los empresarios presentarán al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, los Estatutos de la Compañía, los presupuestos de la obra y los planos del camino, dentro del término de tres meses, contados desde la fecha de este decreto. La construccion del camino deberá comenzarse dentro del término de otros tres meses, contados desde la fecha en que aquellos sean aprobados; y dentro de dos años más, deberá quedar concluido todo el camino de fierro con lo necesario para su explotacion. Los trenes serán movidos por máquinas de vapor, y los wagones para pasajeros tendrán todas las comodidades necesarias.

Art. 3º Sólo dejarán de correr los términos fijados en el artículo anterior por impedimentos de casos fortuitos ó de fuerza mayor, que de-

berán alegarse y justificarse ante el Ministerio de Fomento, luego que ocurran.

Art. 4º Para impulsar esta empresa, el Gobierno tomará el número de acciones correspondientes á la cantidad de $100,000 (cien mil pesos), por cuya suma librará órdenes á cargo de la aduana marítima de Matamoros, para que las admita en el pago del 10 por 100 de toda clase de derechos.

Art. 5º Estas órdenes se entregarán á la Compañía por valor de $50,000 (cincuenta mil pesos) al tiempo de aprobar sus Estatutos, y por valor de los otros $50,000 (cincuenta mil pesos) cuando esté concluida la mitad de la línea del camino de fierro.

Art. 6º Se concede tambien á la Compañía, que pueda exportar, libres de derechos, las cantidades destinadas á comprar máquinas, rieles, trenes y demas materiales que deban emplearse en el camino, hasta que sumen $35,000 (treinta y cinco mil pesos) los derechos que debieran haberse pagado.

Art. 7º Dará fianza la Compañía de que si no se comienza la construccion del camino, ó no se concluye dentro de los términos fijados, devolverá los fondos que haya recibido de la aduana y el importe de los derechos de las cantidades que haya exportado, en cuanto no se haga ese pago con el valor que pueda obtenerse de los materiales ó útiles de la Empresa que se entreguen al Gobierno.

Art. 8º Los terrenos que necesite la Empresa para la construccion del camino, almacenes y estaciones, se le concederán gratuitamente, si fueren baldíos ó de propiedad pública, ya sea nacional ó municipal; pero si son de propiedad particular, podrá tomarlos á título de expropiacion por causa de utilidad pública, previa indemnizacion que hará la Compañía en numerario sobre el valor fijado á los terrenos para el pago de contribuciones, ó en defecto de éste, por el avalúo de dos peritos que nombren el dueño y la Empresa, con un tercero para el caso de discordia.

Art. 9º Todos los materiales, herramientas, máquinas, trenes y demas objetos necesarios para concluir la construccion del camino y co-

menzar su explotacion, sean de procedencia nacional ó extranjera, podrán introducirse á Matamoros libres de todo gravámen ó impuesto, aunque sea municipal ó de peajes, comprobando en la aduana, con los documentos relativos á la introduccion, que son destinados al camino.

Art. 10. El capital invertido en la Empresa, el camino y los establecimientos pertenecientes al mismo, quedan exentos, durante el tiempo en que se construya y por el término de quince años, contados desde su conclusion, de toda clase de contribuciones, impuestos y arbitrios, directos ó indirectos, sea cual fuere su denominacion y objeto.

Art. 11. Los empleados, dependientes y trabajadores de la línea, no podrán ser obligados á desempeñar ningun cargo concejil, ni á prestar servicio militar, excepto en el caso de guerra extranjera.

Art. 12. La correspondencia pública y oficial se conducirá por los trenes libre de todo gravámen; y las tropas, material de guerra, trenes y agentes que vayan en comision del servicio público, pagarán sólo la mitad de los precios que fije la tarifa.

Art. 13. El Gobierno Supremo, el del Estado y las autoridades locales, aun cuando éstas no sean requeridas de órden superior, impartirán á la Empresa todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 14. El resguardo y los agentes de la Compañía podrán aprehender infraganti á los que roben rieles, causen daño en el camino ó de cualquier modo perjudiquen lo que le pertenezca; y las autoridades judiciales procederán, en todo caso, con cuanta brevedad determinen las leyes, al juicio y castigo de los culpables.

Art. 15. Además de los derechos del Gobierno como accionista, se reserva la facultad de nombrar, de un modo permanente, ó en los casos que lo crea oportuno, un inspector que tendrá derecho de imponerse de los trabajos de la Direccion, los libros y operaciones de la Compañía.

Art. 16. Siempre se considerará á la Compañía como exclusivamente mexicana, y los extranjeros que tomen parte en ella, se entenderá que por sólo este hecho renuncian todo derecho de extranjería, para no poder alegarlo en lo que tenga relacion con el camino. Todas las diferen-

cias que puedan ocurrir con respecto al mismo, se ventilarán y decidirán ante los tribunales y por las leyes de la República.

Art. 17. Este permiso y las concesiones que comprende, no podrán enajenarse sin previa aprobacion del Gobierno; pero los accionistas podrán disponer de sus acciones y derechos particulares para venderlos, hipotecarlos, cederlos ó enajenarlos como quieran, del mismo modo que cualquiera otra propiedad reconocida por las leyes.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Monterey, á trece de Mayo de mil ochocientos sesenta y cuatro.—*Benito Juarez.* —Al C. Sebastian Lerdo de Tejada, Ministro de Relaciones exteriores y Gobernacion, y encargado del Despacho de Justicia, Fomento é Instruccion pública.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Independencia, Libertad y Reforma. Monterey, Mayo 13 de 1864. —*Lerdo de Tejada.*—C. . . . .

Número 100.

Acuerdo de 28 de Junio de 1864

autorizando se haga un arreglo con los concesionarios del ferrocarril de México á Chalco, para la pronta construccion de esta via.

Autorizamos al Subsecretario de Fomento para arreglar con Arbeu, de acuerdo con el contrato celebrado ya por este individuo y el Gobierno del Sr. Juarez, la pronta construccion del camino de fierro de esta capital á Chalco, teniendo cuidado de asegurar, bajo su más estrecha responsabilidad, que las cantidades que semanariamente se den á Arbeu se inviertan con fruto; hará que uno de los inspectores de caminos vigile la marcha de la obra material para que sea bien acabada, y que le informe de cuanto sea conveniente con relacion á esa empresa.

Dado en México, á 28 de Junio de 1864.—*Maximiliano.*—Al Subsecretario de Fomento.

Número 101.

Convenio de 19 de Agosto de 1864

por el cual trasfirió D. Antonio Escandon la concesion del ferrocarril de México á Veracruz, y un ramal á Puebla, á la Compañía limitada (Limited) del ferrocarril imperial de México.

Por cuanto á que el Gobierno de México, por un decreto fecha del dia 31 de Agosto de 1857, modificado por otro posterior de 5 de Abril de 1861, otorgó á D. Antonio Escandon, de México, una concesion á perpetuidad para construir un ferrocarril de Veracruz á la ciudad de México, con un ramal á la de Puebla, y otros ramales eventuales dentro de una zona de 25 leguas de cada lado de la línea principal de dicho ferrocarril, juntamente con una concesion gratuita á perpetuidad de todos los terrenos nacionales necesarios para los usos del ferrocarril y de sus ramales, y para todas las estaciones, edificios y trabajos en conexion con él, y tambien una concesion gratuita de todos los minerales, salinas, fósiles y otras sustancias semejantes que puedan encontrarse en la línea de construccion del dicho ferrocarril y de sus ramales, ó bajo los terrenos necesarios para los mismos, así como otros derechos, privilegios y beneficios anexos ó incidentes á los dichos decretos y concesion:

Y por cuanto á que el Gobierno de México se ha comprometido á recibir durante un período de cinco años, acciones de dicha Compañía estimadas á la par, en pago de un 15 por 100 de los derechos aduanales que se causaren ó se hubieren de causar en los puertos de México:

Y por cuanto á que, como una subvencion para dicho ferrocarril, el Gobierno de México ha creado un nuevo fondo ó deuda pública de 8

millones de pesos, representado por «Bonos de la construccion del ferrocarril de Veracruz á México,» y cuyos bonos tienen un interes de 5 por 100 y son pagaderos en veinticinco años, á razon de 560,000 pesos al año, aplicables á los intereses y á la amortizacion del capital:

Y por cuanto á que de la dicha subvencion de 8 millones de pesos queda ahora disponible en manos del concesionario D. Antonio Escandon una suma de 6 millones de pesos:

Y por cuanto á que el dicho D. Antonio Escandon ha construido algunas partes del ferrocarril de Veracruz á México, es decir, 3½ millas de México á Guadalupe, 23 de Veracruz á Soledad, y un pequeño ramal de la Tejería á San Juan, y á que hay tambien 27 millas casi construidas en la actualidad de la Soledad á Paso del Macho:

Y por cuanto á que en virtud del art. 38 de la dicha concesion, el dicho D. Antonio Escandon estaba obligado á entregar en la tesorería de México la suma de 8 millones de pesos de la deuda pública interior de México, cuya obligacion ha sido debidamente cumplida:

Y por cuanto á que habiendo formado el dicho D. Antonio Escandon en México dos Compañías respectivamente intituladas «de Veracruz y Orizaba» y «de México y Puebla» para concluir y poner en explotacion las secciones del ferrocarril entre Veracruz y Orizaba, y entre México y Puebla, ha arreglado refundir estas Compañías en la llamada «Compañía limitada del ferrocarril imperial de México:»

Y por cuanto á que en virtud de un contrato ya preparado y redactado que se ha de celebrar, para la construccion del camino, entre la Compañía del ferrocarril imperial de México por una parte, y por la otra «Smith Knight y Compañía Limited,» que en adelante se llamarán los contratistas, dichos contratistas han convenido en concluir dicho ferrocarril de Veracruz á México con un ramal á Puebla, con todo lo que se requiere para la completa provision de una sola línea, con terrenos, obras de arte, estaciones, buenos abrigos, ademes y todos los accesorios necesarios, segun los términos del dicho contrato, y en proveer y entregar todo el material de ruedas y demas necesario para el servicio de dicha Compañía, de la clase y valor descritos en dicho contrato,

y de establecer un telégrafo eléctrico con tres hilos y con los aparatos completos, segun los términos del dicho contrato, y á reparar completamente las secciones del ferrocarril que están ya ó que se pusieren en explotacion, todo por la suma de *5.239,120 libras esterlinas*, y por el dicho contrato está estipulado que toda la línea del ferrocarril, con el ramal de Puebla, estará enteramente acabada y lista para el servicio con todos sus accesorios, dentro de cuatro años contados desde el dia 1º de Setiembre de 1864; y tambien que en caso de que los contratistas concluyan el dicho ferrocarril y obras de arte, el material de rueda, el telégrafo y demas accesorios, inclusa la compra de terrenos conforme al dicho contrato, treinta dias ántes de la espiracion de dicho término de cuatro años, entónces los dichos contratistas recibirán una gratificacion de 4,000 libras esterlinas por cada período entero de treinta dias por la economía de tiempo, respecto al plazo de cuatro años fijado para la conclusion y apertura del dicho ferrocarril:

Y por cuanto á que el dicho contrato preparado como se ha indicado, ha sido ya celebrado por el dicho «Smith Knight y Compañía Limited» y adoptado por la Compañía limitada del ferrocarril imperial de México, será sellado y entregado por ella, ó por uno ó más de los directores de dicha Compañía en su nombre, tan pronto como sea posible despues del registro de la Compañía del ferrocarril imperial de México:

Y por cuanto á que en la dicha suma de 5.239,120 libras esterlinas se incluye el valor de las secciones y obras ya hechas entre Veracruz y el Paso del Macho, y entre México y Guadalupe, para los usos del dicho ferrocarril, y que los dichos contratistas han convenido en trasferir y entregar á la Compañía dichas obras, juntamente con las demas que han de construir ellos, libre de todo gasto, excepto los mencionados en la presente:

Y por cuanto á que el dicho D. Antonio Escandon ha convenido en ceder á la dicha Compañía todos los derechos y privilegios que le son otorgados por la dicha concesion (con excepcion de los terrenos en la Sonora, y con excepcion de los derechos y privilegios mencionados en ella con respecto á un ferrocarril que debe hacerse de México al Pací-

fico), y todos los planos del dicho ferrocarril, los terraplenes, obras de arte, edificios y otras obras ya hechas y terminadas, siendo especialmente destinadas para los usos del ferrocarril ó sus ramales, y los derechos, títulos é intereses que dicho D. Antonio Escandon tiene en ellos, y á que ha consentido tambien entregar á la dicha Compañía bonos de la dicha subvencion mexicana hasta la suma de 6 millones de pesos, en los términos y por la consideracion que aparece en los artículos siguientes:

Y por cuanto á que el dicho D. Antonio Escandon ha hecho arreglos con los ingenieros James Samuel, de Westminster, 26, Great George, Street, y Andrew Talcott, de los Estados-Unidos, vecino de México, para ejercer la inspeccion de la construccion de los dichos ferrocarriles y para hacer todos los planos necesarios para ellos, y para prestar todos los otros servicios profesionales que pueden necesitar los promotores del dicho ferrocarril, al precio y bajo las condiciones mencionadas en un convenio celebrado entre ellos el dia 15 de Julio de 1864:

Por lo expuesto, pues, se ha convenido lo que sigue:

Art. 1º Las disposiciones de la tabla A de la «Acta de Compañías de 1862,» no se aplicarán en este caso, y los siguientes serán los artículos de asociacion de la dicha «Compañía limitada del ferrocarril Imperial de México» que en estos artículos se llamará «la Compañía.»

Art. 2º El capital de la Compañía es de 2.700,000 libras de moneda esterlina inglesa, dividido en 135,000 acciones de 20 libras esterlinas cada una; cuyas acciones serán emitidas segun la discrecion de los directores, que tendrán el poder de suspender la aplicacion de todas ó de una parte de ellas á los suscritores, por cualquier período que consideren conveniente.

Art. 3º El dicho D. Antonio Escandon ejecutará luego todos los actos, extenderá todos los documentos á expensas de la Compañía, y obtendrá todas las autorizaciones y permisos necesarios para poner á dicha Compañía, sus sucesores y cesionarios ó la persona ó personas que puedan nombrar para representarla, en posesion efectiva de todo lo que la referida concesion otorgó, segun se ha dicho, para hacer un fer-

rocarril de Veracruz á México, con un ramal á Puebla, y de todos los derechos, privilegios, beneficios y ventajas derivados de la dicha concesion ó anexos á ella, y de todos los planos del dicho ferrocarril de Veracruz á México, y sus ramales; y ejecutará todos los actos y extenderá los documentos necesarios para poner á los contratistas en aptitud de trasferir y entregar á la dicha Compañía todos los terraplenes, obras de arte, edificios y otros trabajos que en la actualidad están hechos y concluidos en todo ó en parte, para el servicio de dicho ferrocarril y sus ramales, ó que tengan conexion con él, conforme al contrato ántes mencionado.

Art. 4º El dicho D. Antonio Escandon obtendrá á sus expensas, la disolucion legal de las dichas dos Compañias llamadas «México y Puebla» y «Veracruz y Orizaba,» formadas, como se ha dicho, para hacer y explotar las secciones del dicho ferrocarril entre México y Puebla y entre Veracruz y Orizaba, y la traslacion legal á la Compañía de todos los demas derechos y propiedades de dichas dos Compañías respectivamente, ó bien de otra manera hará efectiva la traslacion de las secciones últimamente mencionadas, con sus accesorios, á la dicha Compañía.

Art. 5º El dicho D. Antonio Escandon entregará luego á la Compañía para su uso, la dicha subvencion, ó sea seis millones de pesos en bonos de la construccion del ferrocarril de Veracruz á México, estimados á la par con los cupones de los intereses, desde el dia 1º de Enero de 1865.

Art. 6º La Compañía, en virtud de la traslacion mencionada en los artículos 3º y 4º, tomará á su cargo todas las obligaciones impuestas al dicho D. Antonio Escandon por la concesion respecto á dicho ferrocarril de Veracruz á México y sus ramales, é indemnizará al dicho D. Antonio Escandon, sus herederos, albaceas y administradores de todas las reclamaciones y responsabilidades que puedan dimanar de la misma.

Art. 7º La Compañía tomará á su cargo y ejecutará el referido contrato de 15 de Julio de 1864 hecho entre el dicho D. Antonio Escandon por una parte, y los dichos James Samuel y Andrew Talcott por la otra.

Art. 8º En consideracion á la cesion que D. Antonio Escandon debe hacer á la Compañía y los demas actos ejecutados por el mismo, conforme á los artículos anteriores, 3º, 4º y 5º, el dicho D. Antonio Escandon, sus albaceas, administradores y cesionarios, tendrán el derecho de recibir y percibirán á perpetuidad, cuatro por ciento sobre el beneficio neto anual de la Compañía, despues de cubiertos todos los cargos y gastos, y despues de pagar á los accionistas un dividendo de 8 por 100 al año, y dicho 4 por 100 se pagará al dicho D. Antonio Escandon, á sus albaceas, administradores y cesionarios en abonos que en lo posible corresponden á medio año.

Art. 9º Los directores de la Compañía tendrán plenos poderes para liquidar y fijar la suma pagadera al dicho D. Antonio Escandon, á sus albaceas, administradores y cesionarios, conforme al artículo 8º anterior, y la suma así liquidada, fijada y certificada por los directores ó por un quorum de ellos, será obligatoria para todas las partes, y ni D. Antonio Escandon, ni sus albaceas, cesionarios ni administradores, tendrán derecho por razon del dicho 4 por 100 á pedir los libros ó examinar las cuentas de la Compañía, y los directores podrán hacer á dicho D. Antonio Escandon los abonos que crean convenientes por cuenta del dicho 4 por 100 ántes de la liquidacion final que resulte debérsele al fin de cada año.

Art. 10. Dicho D. Antonio Escandon ó sus cesionarios tendrán tambien, por la consideracion ántes dicha y durante el espacio de cuatro años contados desde el 1º de Enero de 1864, el privilegio de poner en dicho ferrocarril ó en cualquiera parte de él, abierto al tráfico general, un carruaje costeado por él ó por ellos, cuyo carruaje, las personas que viajen en él con permiso de D. Antonio Escandon ó sus cesionarios, y el equipaje de ellos, serán llevados libres de pago por cualquiera de los trenes de la Compañía que pidiese D. Antonio Escandon ó sus cesionarios, con tal que el número de personas que viajen en dicho carruaje libres de pago, no exceda de ocho.

CONTRATO PARA LA CONSTRUCCION DE LA LÍNEA.

Art. 11. El contrato ántes mencionado como preparado y redactado para celebrarse entre la Compañía, por una parte, y los dichos Smith Knight y Compañía, de otra, será luego sellado y concluido por dicha Compañía.

Art. 12. Los directores de la Compañía tendrán la facultad de levantar para el objeto de la Compañía, la suma de 2.700,000 libras esterlinas de moneda inglesa, cuya suma será levantada por la emision de bonos ú obligaciones con el sello de la Compañía, debiendo tener cada bono el valor determinado por los directores de la Compañía al tiempo de la emision, y debiendo ponerse en circulacion en los términos y bajo las condiciones que dichos directores crean convenientes.

INTERESES Ó DIVIDENDOS DE LOS ACCIONISTAS.

Art. 13. Todos los intereses ó dividendos que se declaren en favor de los accionistas de la Compañía, se pagarán por semestre en Lóndres, Paris y México, á la eleccion de cada accionista, á razon de 25 francos en Paris, y cinco pesos en México, por libra esterlina, con tal que dichos accionistas den noticia á la Compañía, con tres meses de anticipacion, del lugar en donde desean cobrar su dividendo. En defecto de tal noticia, todos los dividendos serán pagados en la oficina principal de la Compañía.

Art. 14. Si estuvieren registradas varias personas como propietarias de alguna accion, cualquiera de ellas puede dar recibos válidos por dividendos pagados por cuenta de dicha accion.

Art. 15. Cada accionistas tendrá, mediante el entero de un chelin ó de una suma menor, segun pueda determinar la Compañía en junta general, derecho á un certificado sellado con el sello comun de la Compañía, que especifique la accion ó las acciones que posee, y la suma pagada por cuenta de su precio; y si tal certificado se deteriorare ó se per-

diere, se podrá renovar mediante el pago de un chelin ó de una suma menor que la Compañía puede fijar en junta general. Tal certificado manifestará los pedidos hechos y cubiertos á la fecha de su emision por cuenta de las acciones á que se refiera.

Art. 16. Los directores pueden pedir á los accionistas de tiempo en tiempo, las cantidades que crean convenientes por cuenta de la parte del precio de las acciones que no hubiere sido aún cubierto, con tal que se les dé noticia de cada uno de tales pedidos con treinta dias de anticipacion por lo ménos. Los accionistas pueden verificar los pagos á su eleccion, en Lóndres, Paris ó México, en las oficinas principales de la Compañía, y en la época fijada por los directores, los que tendrán facultad de prorogar los plazos á los accionistas residentes fuera de la Gran Bretaña.

Art. 17. Se considerará hecho un pedido en la fecha en que pase la resolucion de los directores autorizándolo.

Art. 18. Si un accionista no cubriere un pedido el dia señalado para el pago, quedará obligado á pagar intereses sobre su importe á razon de 8 por 100 anual, desde el dia señalado para el pago hasta aquel en que lo verifique.

Art. 19. Los directores, si lo creen conveniente, pueden recibir de cualquier accionista que quiera adelantar, el todo ó parte de la suma debida por el precio de sus acciones, además de las sumas ya pedidas por la Compañía; y sobre el dinero adelantado ó sobre la parte que conserve el carácter de adelanto despues de nuevos pedidos de la Compañía por cuenta de tales acciones, la Compañía puede pagar el interes en que convengan los directores con dicho accionista.

Art. 20. Los directores tienen facultad de emitir certificados con referencia á las acciones sobre las que nada se deba, haciendo constar que dichas acciones están completamente pagadas.

Art. 21. El instrumento de traslacion de una accion de la Compañía se ejecutará por el cedente y por el cesionario, y el cedente será considerado como portador de la accion hasta que se asiente en el registro el nombre del cesionario.

Art. 22. Las acciones de la Compañía serán trasferidas mediante un documento escrito cuyo tenor y cuyo efecto puede ser como sigue:

Art. 23. Yo, A. B., habiendo recibido de C. D. de..... tantas libras esterlinas, le trasfiero por medio de la presente la accion ó las acciones núms..... que están en mi nombre en los libros de la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial de México, para que las posean dicho C. D..... sus albaceas, administradores ó cesionarios, bajo las diversas condiciones segun las poseo al presente; y el citado C. D. consiente en tomar dicha accion ó acciones bajo las mismas condiciones, siendo testigos, etc. etc..... el dia..... de.....

Art. 24. La Compañía puede negarse á registrar la traslacion de acciones hecha por un accionista que le sea deudor.

Art. 25. Los libros de traslacion quedarán cerrados 14 dias ántes de la Junta general ordinaria de cada año.

Art. 26. Los albaceas ó administradores de un accionista muerto son las únicas personas que la Compañía reconoce con derecho á sus acciones.

Art. 27. Cualquiera persona que adquiera derecho á una accion, en virtud de la muerte, quiebra ó insolvencia del propietario, ó á virtud del matrimonio de una accionista, puede ser registrada como socio, previa la produccion de tales pruebas, que la Compañía puede exigir.

Art. 28. Cualquiera persona que adquiera derecho á una accion en consecuencia de la muerte, quiebra ó insolvencia del tenedor, ó con motivo del matrimonio de una accionista, puede nombrar alguna persona, para que el nombre de ella sea registrado como cesionario de tal accion en lugar de hacerse el registro á nombre del mismo. La persona que adquiere derecho á una accion, justificará su eleccion por medio de un instrumento de traslacion de dicha accion, otorgada á favor del cesionario.

Art. 29. El instrumento de traslacion se presentará á la Compañía juntamente con las pruebas que los directores puedan exigir del derecho del cedente, y en virtud de ellas registrará la Compañía al cesionario como accionista.

Art. 30. Si algun socio deja de cubrir algun pedido el dia señalado para su pago, pueden los directores, miéntras dicho accionista permaneciere en descubierto, pasarle un aviso exigiéndole la suma debida con los intereses y todos los gastos que se hayan causado por razon de la falta de pago.

Art. 31. El aviso designará un dia posterior hasta el cual se puede cubrir dicho pedido con sus intereses y los gastos causados por la falta de pago. Designará tambien el lugar donde debe verificarse el entero, el cual será la oficina registrada de la Compañía, ó algun otro lugar adonde deben pagarse los pedidos de la Compañía. Tambien expresará el aviso, que en el caso de no pago en el tiempo y lugar designados, las acciones respecto á las que se hizo el pedido, quedarán sujetas á embargo.

Art. 32. Si no se satisface á las demandas contenidas en tal aviso, las acciones á que se refiere pueden ser embargadas por una resolucion de los directores, por todo el tiempo que permanezcan sin pagarse todos los pedidos, intereses y gastos debidos por ellas.

Art. 33. Toda accion así embargada se considerará como propiedad de la Compañía, será enajenada y vendida por los directores, y su producto se aplicará á cubrir los costos y gastos causados por el embargo y la venta, y al pago de todos los abonos debidos y de los demas por los que no quedaren responsables los compradores; y el exceso, si lo hubiere, se entregará á la persona á quien se embargaron las acciones, con tal que lo reclame dentro de cinco años, contados desde el dia de la venta y no de otra manera.

Art. 34. Cualquiera socio cuyas acciones fueren embargadas estará obligado á pagar á la Compañía todos los abonos debidos sobre dichas acciones, al tiempo del embargo, que no hayan sido cubiertos con el producto de la venta.

Art. 35. Una declaracion solemne por escrito de que se hizo el pedido respecto de una accion, de que se dió aviso de él, de que se incurrió en falta de pago y de que se hizo el embargo de la accion por una resolucion de los directores, será la prueba suficiente de los hechos con-

tra toda persona que se considere con derecho á dicha accion, y esta declaracion y el recibo del precio de la accion otorgado por la Compañía, constituirá un buen título. Se entregará al comprador un certificado de propiedad, y en adelante se considerará como tenedor de tal accion libre de todos los abonos debidos ántes de la compra, y no tendrá que intervenir en la aplicacion del precio, ni su título podrá ser invalidado por cualquiera irregularidad en los procedimientos respecto á dicha accion.

CONVERSION DE ACCIONES EN FONDO CONSOLIDADO.

Art. 36. Los directores podrán, previa la sanción de la Compañia dada en Junta general, convertir cualesquiera acciones pagadas en totalidad, en un fondo consolidado.

Art. 37. Cuando algunas acciones han sido convertidas en el fondo consolidado, pueden los diferentes tenedores de tal fondo trasferir en adelante sus respectivos intereses en todo ó alguna parte de ellos, de la misma manera y con las mismas reglas con que pueden trasferirse las acciones en el capital de la Compañía, ú observando las más aproximativas que las circunstancias permitan.

Art. 38. Los diversos tenedores del fondo consolidado tendrán derecho á participar en los dividendos y beneficios de la Compañía, segun el mérito de sus respectivos intereses en el fondo, y esos intereses en proporcion á su importe, conferirán á sus tenedores respecto á las votaciones en las juntas de la Compañía y respecto á otros objetos, los mismos privilegios y ventajas que les darian las acciones en el capital de la Compañía por igual suma, pero de manera que exceptuando la participacion en los dividendos y beneficios de la Compañía, ningunos otros de dichos privilegios ó ventajas serán conferidos por una parte alícuota del fondo consolidado, que no pudiera producir iguales privilegios ó ventajas si existiera en acciones.

AUMENTO DEL CAPITAL.

Art. 39. Los directores pueden, previa una resolucion especial de la Compañía, dictada en Junta general, aumentar su capital por medio de emision de nuevas acciones ó fondos, ó pueden levantar otras sumas por medio de la emision de obligaciones; tal aumento del capital ó tal emision de obligaciones, debe hacerse por la suma y con las reglas, reglamentos, privilegios y condiciones que la Compañía determine en Junta general al autorizar la creacion de estas nuevas acciones ó fondos, ó emision de obligaciones.

Art. 40. Cualquier capital reunido por medio de la creacion de nuevas obligaciones ó fondos, será considerado como parte del capital ó fondo primitivo, á no ser que se disponga otra cosa en la resolucion que lo autorice, y estará sujeto á las mismas prescripciones respecto al pago de abonos, embargo de acciones por falta de pago de aquellos, etc., etc., como si hubiera sido parte del capital originario.

JUNTAS GENERALES.

Art. 41. La primera Junta general se celebrará en el tiempo y en el lugar que determinen los directores, con tal que no sea más de dos meses despues del registro de la Compañía.

Art. 42. En adelante se celebrarán juntas generales por semestres el dia 1º de Julio y el dia 1º de Diciembre de cada año, en Inglaterra, á la hora y en el lugar que señale la Junta general de directores. Estas juntas generales se llamarán juntas ordinarias, y todas las demas se llamarán extraordinarias.

Art. 43. Los directores pueden, cuando lo crean conveniente, convocar juntas generales extraordinarias, y deberán hacerlo á virtud de una peticion por escrito de socios que representen una quinta parte por lo ménos de las acciones emitidas.

Art. 44. Cualquiera peticion sobre la reunion de la Junta general, hecha por los accionistas, expresará el objeto de la Junta, y debe presentarse en la oficina de la Compañía.

Art. 45. Recibida tal demanda, procederán luego los directores á convocar una Junta general extraordinaria en el lugar de Inglaterra que consideren á propósito.

Art. 46. Si no proceden á convocar la Junta dentro de veintiun dias contados desde la fecha de la peticion, los peticionarios ó cualesquiera otros socios pueden convocar por sí mismos una Junta general extraordinaria y designar un lugar de Inglaterra para su celebracion.

Art. 47. Con siete dias de anticipacion, por lo ménos, se dará aviso á los miembros residentes en Inglaterra que tengan registradas sus direcciones, del lugar, del dia y de la hora de la Junta, y en caso de que sea para tratar algun negocio especial, se les dará una idea general de la naturaleza de este negocio.

Pero la falta de recibo de tal aviso por alguno de los socios no invalidará los procedimientos de la Junta general.

Art. 48. Se considerarán negocios especiales todos los que se traten en Junta extraordinaria y todos los que se traten en Junta ordinaria, con excepcion de la declaracion de dividendos, el exámen de las cuentas y balances, y la memoria ordinaria de los directores.

Art. 49. Fuera de la declaracion de dividendo, ningun negocio se concluirá en Junta general, á no ser que haya un quorum de los miembros presentes al tiempo en que la Junta se ocupa de él, y tal quorum se estimará como sigue: Si el número de las personas que han tomado acciones de la Compañía al tiempo de la Junta, no excede de diez, cinco harán quorum; si excede de diez, se agregará á dicho quorum uno por cada cinco miembros de más hasta cincuenta, y uno por cada diez de cincuenta en adelante; pero el número del quorum en ningun caso excederá de veinte.

Art. 50. Si una hora despues de la señalada para la Junta, no hay quorum, se disolverá la Junta, caso de que haya sido convocada á peticion de accionistas.

En cualquier otro caso quedará aplazada para el dia que, dentro de los siete siguientes, señalen las personas presentes; y el Secretario dará noticia de tal aplazamiento por medio de un aviso en el periódico in-

titulado el *Times*, y por medio de cartas dirigidas á los accionistas que tengan registrada su direccion en Inglaterra; y si en tal Junta aplazada no se reuniere el quorum, quedará nuevamente aplazada *sine die.*

Art. 51. El Presidente de la Mesa de directores, si lo hubiere, presidirá todas las juntas generales de la Compañía.

Art. 52. Si no hubiere Presidente ó si no estuviere presente quince minutos despues de la hora señalada para la Junta, los socios presentes escogerán alguno de ellos para Presidente.

Art. 53. El Presidente, con el consentimiento de la Junta, puede aplazar ésta de tiempo á tiempo y de lugar á lugar, pero no se concluirán en la Junta aplazada otros negocios que los que quedaron sin concluir en la Junta en que se verificó el aplazamiento.

VOTACION EN LA JUNTA GENERAL.

Art. 54. En toda Junta general en que no se exija una votacion por cinco miembros á lo ménos, la declaracion del Presidente de que se ha adoptado una resolucion, y el asiento de dicha resolucion en el libro de actas de la Compañía, será prueba suficiente del hecho sin necesidad de que conste el número á proporcion de votos recogidos en favor ó en contra de dicha resolucion.

Art. 55. Si cinco ó más socios pidieren una votacion, se verificará en la forma en que determine el Presidente, y el resultado se considerará ser la resolucion de la Compañía en Junta general. En caso de igualdad de votos en una Junta general, el Presidente tendrá derecho á un segundo voto ó voto de calidad.

Art. 56. Cada socio tendrá un voto por cada veinte acciones que posea, y cualquier número de socios que individualmente tengan ménos de veinte acciones, pero que juntos tengan aquel número, pueden nombrar un accionista para representar dichas fracciones de veinte acciones y votar en su nombre.

Art. 57. Si algun socio es lunático ó idiota, puede votar por medio de su representante, curador *ad bona*, ó de otro curador legal.

Art. 58. Si una ó más personas tienen juntos derecho á una ó más aciones, aquella cuyo nombre esté escrito el primero en el registro de los socios como uno de los tenedores de tal ó tales acciones, y no otro, tendrá derecho de votar en representacion de los mismos.

Art. 59. Ningun accionista tendrá derecho á votar en ninguna Junta general, á no ser que haya pagado todas las sumas debidas, y ninguno podrá hacerlo en una Junta celebrada tres meses despues del registro de la Compañía, en virtud de una accion adquirida por traslacion, á no ser que haya estado en posesion de ella al ménos tres meses ántes de la época de la Junta.

Art. 60. Los votos pueden darse personalmente ó por apoderado.

VOTACION POR APODERADO.

Art. 61. El instrumento nombrando un apoderado será por escrito, firmado por el poderdante, ó sellado con el sello comun si el poderdante es una Corporacion, y certificado por uno ó más testigos. Nadie puede ser nombrado apoderado si no es miembro de la Compañía.

Art. 62. El instrumento nombrando apoderado debe estar depositado en la oficina registrada de la Compañía, por lo ménos setenta y dos horas ántes de la celebracion de la Junta en que la persona nombrada en dicho poder se propone votar, y le será entregado concluida la Junta; pero ningun poder será válido despues de doce meses contados desde su fecha.

Art. 63. Los instrumentos nombrando apoderados pueden ser de la forma siguiente ó para el mismo efecto:

COMPAÑÍA LIMITADA DEL FERROCARRIL IMPERIAL DE MÉXICO.

Yo, de tal parte.....en el Condado de..... .....miembro de la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial de México, con derecho á.....votos, nombro por el presente á.....de tal parte..... como mi apoderado, para que vote por mí y en mi nombre, en la Jun-

ta general (ordinaria ó extraordinaria segun el caso) que se ha de celebrar el dia.....ó en todas las juntas que se hayan de celebrar en el año de.....como testigo de mi firma .....el dia.....firmado por mí en presencia de.....

DE LOS DIRECTORES.

Art. 64. Los negocios de la Compañía hasta la primera Junta general que se celebre inmediatamente despues de la conclusion y de la apertura de dicho ferrocarril de Veracruz á México con un ramal á Puebla, serán manejados por una Mesa de directores elegidos por los signatarios del Memorandum de Asociacion, ó por la mayor parte de ellos, y los directores así nombrados, si pueden y quieren obrar, seguirán en sus funciones hasta la reunion de dicha Junta general, inmediatamente despues de la apertura del dicho ferrocarril, y tendrán facultad de nombrar nuevos directores en lugar de los que puedan morir, renunciar ó excusarse de seguir ejerciendo su encargo, y los directores así escogidos y nombrados pueden aumentar su número con tal que nunca exceda de veinticinco.

Art. 65. Todos los directores mencionados en el artículo anterior, se retirarán en la primera Junta que se verifique, inmediatamente despues de la conclusion de dicho ferrocarril de Veracruz á México y el ramal á Puebla, en cuya Junta ó en alguna que importe una próroga de aquella, se nombrará una Mesa de directores y se determinará su número, su carácter, la duracion de sus funciones y el turno ú otras reglas segun las que deban separarse del puesto, y tales resoluciónes tendrán el mismo efecto y la misma fuerza que si fueran un artículo de la Asociacion. Los directores antiguos ú originarios podrán ser reelectos para la nueva Mesa de directores.

JUNTAS LOCALES.

Art. 66. Los directores nombrarán una Comision escogida entre los miembros de la Mesa de directores, que puedan residir en la ciudad de México ó cerca de ella, y pueden tambien, si lo creen conveniente, nombrar una Comision compuesta de algunos miembros de la misma Mesa, que puede residir en Paris ó cerca de aquella capital. Cada Comision constará de tres miembros por lo ménos, procederá como una Mesa local de directores, y estará establecida respectivamente en México y Paris, para desempeñar las funciones que la Mesa de directores determine oportunamente.

Art. 67. Tan pronto como sea posible, despues de cada Junta de la Mesa general de directores, se enviará á cada Comision local copia del acta de dicha Junta, y se le enviará tambien un análisis mensual de las transacciones y cuentas de la Compañía, y una copia de las actas de las juntas generales de la Compañía.

El Secretario de la Compañía cuidará de que las copias referidas sean trasmitidas sin ninguna demora. Los directores deberán ser propietarios por lo ménos de cien acciones de la Compañía.

Art. 68. Hasta que no se nombren los directores, los signatarios del Memorandum de Asociacion de la Compañía, excepto D. Antonio Escandon, se considerarán como directores y desempeñarán las funciones y poderes de tales.

REMUNERACION DE LOS DIRECTORES.

Art. 69. Cada uno de los directores tendrá derecho á recibir como remuneracion por sus servicios, la suma de 250 libras esterlinas al año, excepto el Presidente, que tendrá el derecho á 500, debiendo pagárseles dichas sumas miéntras desempeñan sus respectivas funciones. Los directores, incluso el Presidente, tendrán tambien derecho, miéntras lo sean, á recibir además como remuneracion por sus servicios, 4 por 100 del producto neto de la Compañía y que quede, deducidos los gastos de

la misma Compañía y el fondo de reserva de que se hablará despues, el 4 por 100 pagadero al concesionario primitivo D. Antonio Escandon, sus albaceas, administradores ó cesionarios, y el interes hasta de 8 por 100 sobre las acciones de la Compañía.

Art. 70. Los directores pueden nombrar, cuando lo crean conveniente, á alguno de sus miembros para que puedan funcionar como administradores generales de los negocios de la Compañía, y conferirles los poderes que consideren oportunos. El administrador así nombrado recibirá además de su remuneracion, la que los directores puedan determinar, y podrá ser removido por los mismos directores.

Art. 71. Los negocios de la Compañía estarán á cargo de los directores, quienes pagarán todos los desembolsos causados por la formacion y el registro de la Compañía, la imprenta, los anuncios y otros gastos preliminares; los mismos desempeñarán las facultades de la Compañía que no se hayan reservado á la Junta general por la acta precedente ó por estos artículos.

Sin embargo, observarán las reglas de estos artículos y la determinacion de la dicha acta, lo mismo que las que pueda establecer la Compañía en Junta general, si no son incompatibles con las acabadas de mencionar; pero ninguna determinacion de la Junta de la Compañía puede invalidar un acto anterior de los directores, que debiera subsistir si no se hubiera tomado tal disposicion.

CESACION DE LAS FUNCIONES DE LOS DIRECTORES.

Art. 72. Los directores que queden pueden seguir obrando, no obstante cualquiera vacante que ocurra en su cuerpo. El puesto de director vaca: si se deja de tener el número de acciones requerido; si se encarga de otras funciones ó de un puesto productivo de la Compañía; si quiebra ó queda insolvente.

Art. 73. Si en la Junta en que deba hacerse la eleccion de directores no se llenaren las plazas vacantes, la Junta debe quedar aplazada hasta el mismo dia de la semana inmediata, para celebrarse á la mis-

ma hora y en el mismo lugar; y si en dicha segunda Junta no se llenaren las plazas vacantes, los directores antiguos ó aquellos cuyas plazas no se hubieren cubierto, continuarán en el desempeño de sus funciones hasta la Junta ordinaria del año siguiente, y así en adelante hasta que sus puestos fueren ocupados.

Art. 74. Cualquiera vacante casual, en la mesa de los directores, puede ser reemplazada por ellos mismos; pero la persona así elegida, conservará el puesto solamente el tiempo que lo hubiera conservado el director que falta.

Art. 75. La Compañía, en Junta general, puede remover por medio de una resolucion especial á cualquier director ántes que espire su período y puede nombrar en su lugar á otra persona. Esta persona desempeñará el puesto solamente durante el tiempo que lo hubiera desempeñado si no hubiera sido removido el director en cuyo lugar fué nombrado.

Art. 76. Los directores pueden reunirse para el despacho de los negocios, aplazar y arreglar sus Juntas, como lo crean oportuno; pero de manera que, por lo ménos, se celebre una Junta de directores en cada mes; y pueden determinar el quorum necesario para la transaccion de los negocios. Las cuestiones que se susciten en las Juntas serán decididas por mayoría de votos: en caso de igualdad, el Presidente tendrá voto de calidad. La Junta de directores puede ser convocada en cualquier tiempo por uno de ellos.

Art. 77. Los directoros pueden escoger un presidente de su Junta y determinar el período durante el cual haya de desempeñar tales funciones; pero si no hicieren tal eleccion, ó si el Presidente no estuviere presente á la hora señalada para tener una Junta, los directores elegirán uno de entre ellos para Presidente en aquella sesion.

Art. 78. Los directores pueden delegar algunas de sus facultades á Comisiones compuestas de uno ó más miembros de su cuerpo, segun lo crean conveniente, y sus Comisiones se conformarán, en el desempeño del encargo que se les hubiere confiado, á las instrucciones que les hayan dado los directores.

Art. 79. Cada Comision puede elegir un Presidente de sus Juntas; si no lo eligiere, ó si el electo no hubiera concurrido á la hora señalada para tenerse alguna sesion, los miembros presentes escogerán uno de entre ellos para presidir esta sesion.

Art. 80. Cada Comision puede reunirse y aplazar sus sesiones segun lo crea oportuno. Las cuestiones que se susciten en sus Juntas serán decididas por mayoría de votos de los miembros presentes; y en caso de empate el Presidente tendrá voto de calidad.

Art. 81. Todos los actos ejecutados por la Junta de directores, por una Comision de directores, ó por cualquiera persona que proceda como director, serán tan válidos como si todas esas personas hubieran sido debidamente nombradas y caracterizadas como directores, aun cuando despues se descubra que hubiese habido algun defecto en su nombramiento, ó que todas ó algunas de ellas hubiesen perdido su carácter de tales.

INTERES DURANTE LA CONSTRUCCION.

Art. 82. Durante la construccion de las diferentes secciones del ferrocarril de Veracruz á México y del ramal de Puebla, y hasta su absoluta terminacion, se aplicará el producto de las secciones abiertas ó que sucesivamente se abrieren á la explotacion, al pago de los gastos generales de la Compañía, de los intereses de las obligaciones y de los intereses sobre las acciones emitidas, hasta un 8 por 100 anual, y en caso que dicho producto sea insuficiente para atender á los diversos objetos especificados en este artículo, el déficit será tomado del capital ó de la caja de la Compañía y cargado en la cuenta general del costo de la construccion del ferrocarril.

FONDO DE RESERVA Y APLICACION DE LOS BENEFICIOS.

Art. 83. Despues del pago de todos los costos y gastos de la Compañía, del pago del 4 por 100 sobre el producto neto debido, como se ha dicho, á D. Antonio Escandon, sus albaceas, administradores y cesionarios; del 4 por 100 pagadero á los directores, y del interes de 8 por 100

sobre las acciones emitidas por la Compañía, los directores, ántes de declarar el pago de ningun otro interes ó dividendo á los accionistas, aplicarán 4 por 100 de los rendimientos que queden á la formacion de un fondo de reserva para hacer frente á las contingencias, reparaciones, renovacion de los edificios ó de los trabajos pertenecientes á la Compañía, y los directores pueden disponer las sumas aplicadas á tal objeto con las garantías que escojan, debiendo hacer tal deduccion del 4 por 100 hasta que el fondo de reserva ascienda á la cantidad de 200,000 libras esterlinas, en cuyo caso cesará, hasta que sea necesario disponer de dicho fondo reservado.

Entónces, y cada vez que se gastare dicha suma de 200,000 libras esterlinas, volverá á hacerse la deduccion de 4 por 100 durante el tiempo necesario para volver á elevar el fondo de reserva á la suma de 200,000 libras.

Todo el fondo que resulte, hecha la deduccion destinada al fondo de reserva, será repartido como dividendo entre los accionistas, ó se dispondrá de él de otra manera, segun lo consideren conveniente los directores, con la aprobacion de la Compañía.

Art. 84. Los directores pueden deducir de los dividendos pertenecientes á cualquier miembro, las sumas que deba á la Compañía por cuenta de sus acciones ó por otro título.

Art. 85. A cada miembro se dará, en la forma que se dirá despues, noticia de los dividendos que se hubieren declarado. Los directores podrán aplicar al beneficio de la Compañía los dividendos que no fueren reclamados en el término de tres años, y ninguno podrá causar interes á cargo de la dicha Compañía.

CUENTAS Y GLOSA.

Art. 86. Los directores harán que se lleven cuentas exactas de los fondos de la Compañía y de las sumas recibidas y gastadas por la Compañía, y del negocio de que provienen, y del gasto á que se han aplicado; de los créditos activos y pasivos de la Compañía.

Art. 87. Los libros de cuentas estarán en la oficina registrada de la

Compañía, y podrán ser inspeccionados por los socios durante las horas de los negocios, con las restricciones razonables respecto al tiempo y manera de inspeccionarlas que puede establecer la Compañía en Junta general.

Art. 88. Dos veces al año, por lo ménos, presentarán los directores á la Compañía, en Junta general ordinaria, un estado de los ingresos y egresos del año anterior que alcance hasta una fecha que no diste más de tres meses de la dicha Junta.

Art. 89. Dicho estado manifestará, bajo los encabezamientos más convenientes, el ingreso total (en bruto), distinguiendo las diversas fuentes de que ha provenido y el monto total del egreso, distinguiendo el gasto de establecimiento, los salarios y otros capítulos semejantes. Cada capítulo de gasto que deba cargarse á los productos del año, deberá ponerse en la cuenta, de manera que pueda presentarse á la Junta un balance preciso de ganancias y pérdidas; y en el caso de que algun gasto que propiamente deba distribuirse entre varios años, haya sido erogado en uno, se cargará el importe total de dicho gasto, agregando las razones por que sólo una parte de él debe imputarse á los productos de aquel año. Cada año se hará y se presentará á la Compañía, en Junta general, un balance que contenga un resúmen de las propiedades y de las deudas de la Compañía, arreglado bajo los encabezamientos que se verán en el modelo anexo, ó bajo encabezamientos tan aproximados á aquel como las circunstancias pueden permitirlo. Siete dias ántes de dicha Junta se pasará á cada uno de los socios una copia impresa del balance en la forma que despues se detallará, para todas las noticias que la Compañía debe dar á los socios.

Art. 90. Una vez al año, por lo ménos, deben ser examinadas las cuentas de la Compañía y averiguada la exactitud del balance por uno ó más auditores.

Art. 91. El primer auditor será nombrado por los directores; los subsecuentes serán nombrados por la Compañía en Junta general.

Art. 92. Si sólo se nombra un auditor, á él se aplicarán todas las disposiciones contenidas en estos artículos respecto á los auditores.

Art. 93. Los miembros de la Compañía pueden ser auditores, pero no es elegible ninguna persona que esté interesada en las transacciones de la Compañía de otro modo que como socio, y tampoco es elegible ningun director ni otro empleado de la Compañía miéntras conserve tal carácter.

Art. 94. La Compañía hará la eleccion de los auditores en su primera Junta ordinaria de cada año. Los directores fijarán la remuneracion de los primeros auditores que se nombren. La de los demas será señalada por la Compañía en Junta general.

Art. 95. Todos los auditores son reelegibles, concluido su cargo.

Art. 96. Si casualmente vaca el puesto de un auditor nombrado por la Compañía, los directores convocarán inmediatamente una Junta general extraordinaria para reemplazarlo.

Art. 97. Si la eleccion de auditores no se hace en la forma dicha, el Ministerio de Comercio (The Board of Trade), á peticion de cinco miembros de la Compañía por lo ménos, puede nombrar uno para el año corriente, fijando la remuneracion que debe abonarle la Compañía por sus servicios. A cada auditor se presentará una copia del balance, y es de su deber examinarlo juntamente con las cuentas y los comprobantes relativos.

Art. 98. Se pasará á los auditores una lista de los libros de la Compañía, y en todas las circunstancias convenientes podrán examinar dichos libros y las cuentas de la Compañía. El auditor puede emplear, á expensas de la Compañía, contadores ú otras personas que le ayuden á glosar las cuentas, y pueden examinar y pedir informes á los directores ó á cualesquiera otros empleados de la Compañía respecto á ellas.

Art. 99. Los auditores presentarán á los socios una memoria sobre el balance y las cuentas, en la que manifiesten si en su opinion el balance está perfecto, si contiene las circunstancias referidas por este reglamento, y si está formado con la propiedad necesaria para dar una idea exacta del estado que guarden los negocios de la Compañía; y en caso de que hayan pedido á los directores explicaciones ó informes, expresarán si se los han dado, y si han sido satisfactorios. Esta memoria será leida juntamente con la de los directores en la Junta ordinaria.

NOTICIAS.

Art. 100. La Compañía puede comunicar sus noticias á cada miembro, ya personalmente ó ya por medio de una carta, franqueada por el correo y dirigida á su habitacion registrada.

Art. 101. Todas las noticias que deben darse á los socios, si se trata de alguna accion perteneciente á varias personas juntamente, se dirigirán á aquel cuyo nombre figure primero en el registro de los socios, y la noticia así dada se considerará suficiente respecto á todos los tenedores de dicha accion.

Art. 102. Las noticias enviadas por el correo se considerarán que han sido dadas en la fecha en que la carta que las contiene deba ser entregada segun el curso ordinario del correo, exceptuando las dirigidas á los accionistas residentes en México, que se considerarán dadas tres meses despues de haber sido puestas en el correo de Inglaterra, y para probar que se han pasado tales noticias, bastará justificar que las cartas que las contenian fueron bien dirigidas y puestas en el correo.

Art. 103. Si los directores creyeren conveniente en algun tiempo convertir la Compañía Limitada del ferrocarril imperial de México en una sociedad anónima conforme á las leyes y reglamentos que á la sazon pueden regir en México, tendrán facultad de ejecutar ó de hacer que se ejecuten todos los actos, se extiendan los documentos necesarios, y en tal caso, los estatutos se conformarán en lo posible á los artículos anteriores, con las adiciones y modificaciones que los directores estimen prudentes ó que las leyes de México exijan.

NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SUSCRITORES.

Antonio Escandon, México.

Henry Huchs Gilbs, 15 Bishopsgate Street, London.

R. U. Cracaford, 71 Old Broat Street, London.

James Stewart Hodgson, 8 St. Helens Place, London.

George Lewis Monck Gilbs, 15 Bishopsgate Street, London.

Augustin Sillem, 15 Bishopsgate Street, London.

George Baden Crawley, 117 Bishopsgate Street, London.

William Lloyd, ingeniero, 2 Dartmouth Street, Westminster.

Fecha del 19 de Agosto de 1864.—Testigo á las firmas sobrescritas, *S. T. Porter*, 117 Bishopsgate Street, London.

Número 102.

Tarifa de 31 de Agosto de 1864.

DIRECCION DEL FERROCARRIL DE ORIZABA á VERACRUZ

El Director de la Compañía tiene el honor de participar al público que desde el dia 1º de Octubre próximo, regirá la siguiente

TARIFA

DISTANCIAS	PRECIOS					
	Pasaje por persona		Caballos, mulas y ganado vacuno por cabeza	Flete menor y bagajes, por arroba	Flete mayor por arroba	Flete por wagon
	1ª clase	2ª clase				
De Veracruz á Tejería y vice versa	$1.50	$ 1.00	$ 2.00	$ 0.08	$ 0.04	$20.00
De Veracruz á Purga y vice versa	2.25	1.50	3.50	0.14	0.07	35.00
De Veracruz á Soledad y vice versa	3.00	2.00	5.00	0.18	0.09	45.00
De Veracruz á Palo Verde y vice versa	3.75	2.50	6.50	0.24	0.12	60.00
De Veracruz á Paso del Macho y vice versa	4.50	3.00	8.00	0.30	0.15	75.00
De Tejería á Purga y vice versa	0.75	0.50	1.50	0.06	0.03	15.00
De Tejería á Soledad y vice versa	1.50	1.00	3.00	0.12	0.05	25.00
De Tejería á Palo Verde y vice versa	2.25	1.50	4.50	0.18	0.08	40.00

DISTANCIAS	PRECIOS					
	Pasaje por persona		Caballos, mulas y ganado vacuno por cabeza	Flete menor y bagajes por arroba	Flete mayor por arroba	Flete por wagon
	1ª clase	2ª clase				
De Tejería á Paso del Macho y vice versa	3.00	2.00	6.00	0.24	0.11	55.00
De Purga á Soledad y vice versa	0.75	0.50	1.50	0.04	0.02	10.00
De Purga á Palo Verde y vice versa	1.50	1.00	3.00	0.10	0.05	25.00
De Purga á Paso del Macho y vice versa	2.25	1.50	4.50	0.16	0.08	40.00
De Soledad á Palo Vde. y vice versa	0.75	0.50	1.50	0.06	0.04	20.00
De Soledad á Paso del Macº y vice versa	1.50	1.00	3.00	0.12	0.07	35.00
De Palo Vde. á Paso del Mº y v. v.	0.75	0.50	1.50	0.06	0.03	15.00

Observaciones

1ª Todo pasajero deberá comprar su boleto en la estacion respectiva.

2ª Cuando los conductores tengan que vender boletos á los pasajeros en el tren, cobrarán á cada uno de ellos, si fuere de 1ª clase, cuatro reales, además del precio del boleto, y dos reales á los de 2ª clase además del valor del boleto.

3ª Cada pasajero tendrá derecho al trasporte gratis de dos arrobas de equipaje, entendiéndose por equipaje la ropa de uso en baúles, cajas ó sacos con cerradura.

4ª En caso de pérdida de algun bulto de equipaje de los pasajeros, siempre que se pruebe que fué por descuido de los empleados del ferrocarril, la Compañía abonará al interesado, cuando más cincuenta pesos, si fuere baúl, ó quince pesos si fuere saco, maleta ó caja el bulto perdido.

5ª La carga de mercancías para un wagon, no podrá exceder de 550 arrobas.

6ª La carga de madera de pino, cedro ú otra semejante, para un wagon, será de 5,000 piés medida de tablazon, ó de 3,500 piés de la misma medida, si fuere madera dura.

7ª Los objetos voluminosos que pesen ménos de 18 arrobas por metro cúbico, pagarán por medida, calculándose el metro cúbico á razon de 18 arrobas.

8ª Si desgraciadamente aconteciere que asaltaren al tren en el camino, ó estando en alguna de las estaciones de la línea, la Compañía no responde de las consecuencias que son consiguientes á semejante acto de depredacion.—Veracruz, Agosto 31 de 1864.

El Director,

F. DE EZPELETA.

Número 103.

Resolucion de 14 de Setiembre de 1864

declarando que las autoridades locales carecen de facultades para conceder permisos de construccion de ferrocarriles.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio del Imperio mexicano.—Seccion 4ª—Circular.—S. M. el Emperador, en acuerdo de 3 del actual, datado en Irapuato y recibido hoy en esta Secretaría, se ha servido disponer, entre otras cosas, lo que sigue:

Nuestra Secretaría de Fomento librará órden á las Prefecturas políticas, declarando que ni ellas ni los Ayuntamientos tienen facultades para conceder privilegios, permisos ni licencias acerca de la construccion y explotacion de caminos de fierro, sea cual fuere su extension ó el punto en que se pretenda establecerlos, pues únicamente deben limitarse á consultar sobre las proposiciones que se hicieren.

Y lo traslado á V. S. para su inteligencia y efectos correspondientes. —El encargado de la Secretaría de Fomento, *José María Ruiz.*

México, Setiembre 14 de 1864.

Nota.—Esta resolucion no tuvo fuerza legal, por haber sido dada por el gobierno del llamado Imperio.

Número 104.

Proyecto presentado en 27 de Setiembre de 1864

para la formacion de una Compañía constructora de ferrocarriles en el Interior.

Guanajuato, Setiembre 27 de 1864.—Reunidos, previa citacion del Sr. Subsecretario de Estado y del Despacho de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de este Imperio D. Luis Robles Pezuela, este señor, los Sres. Prefecto político D. Manuel Chico y Alegre, y municipal D. Pablo Gonzalez Montes, D. Guillermo Brockmann, D. Luis G. Reynoso, D. Cenobio Vazquez, D. Joaquin Hordieres, D. Alejandro Cumming, D. Demetrio Montesdeoca, D. Emeterio Gutierrez, D. Juan H. Glass, D. Cárlos Haugk, D. Alfonso Denné, D. Francisco de P. Castañeda, D. Pantaleon Parres, D. Joaquin Silva, D. Ignacio Jimenez, D. Manuel Contreras, D. Joaquin Chico, D. Fernando Gómez, D. Federico Sóhle, presentó el referido señor Subsecretario el proyecto siguiente:

«Se forma una gran Compañía para construir caminos de fierro en el Bajío.—De Guanajuato á Querétaro, de Irapuato á Pénjamo, y de Guanajuato á Silao y Leon. El capital será cuatro y medio millones de pesos, dividido en 30,000 acciones de $150 cada una, exhibibles en pequeñas cuotas de á $2 por accion cada mes. Luego que haya la mitad de accionistas, principiarán los trabajos. El Gobierno podrá conceder á esta Compañía: exclusion de derechos para los efectos extranjeros que importe; un presidio numeroso; permiso para usar las calzadas y caminos públicos; que los trenes no sean detenidos en las aduanas

del tránsito; un tiempo bastante largo para que sea reembolsada y tenga buenas utilidades.»

Habiendo desarrollado los pensamientos que sirven de base á este proyecto el mismo Sr. Robles, demostró las inmensas ventajas que deben sacarse para la mineria y en general para todos los giros, y la facilidad de llevarlo á efecto por el poco costo relativo que tendrá su realizacion, y por la proteccion decidida que el Gobierno está dispuesto á prestar á esta empresa, mandando desde luego los ingenieros que hagan las nivelaciones y presupuestos del caso, á fin de que realizado ya el ferrocarril del Interior cuando el del Atlántico al Pacífico se encuentre con sus ramales, las acciones de el del Interior tendrán un valor prodigioso que proporcionará pingües utilidades á los accionistas.

El Sr. D. Joaquin Chico expuso que, en proyectos de esta naturaleza, no se debe perder el tiempo, sino que en el acto se debe abrir la suscricion al público, á fin de que todos se apresuren á tomar las acciones que puedan en una empresa de gran especulacion y de verdadero patriotismo.

El Sr. Robles añadió que desde luego S. M. el Emperador tomará un número considerable de acciones.

El Sr. Parres expuso que la Compañía debe obtener utilidades equivalentes á un alto rédito del capital social con los fletes y trasportes, segun diversos datos que ha tenido ocasion de adquirir en épocas ménos prósperas que las que se esperan actualmente, siendo, en consecuencia, buena la empresa para los accionistas por sí misma, y mucho mejor por el apoyo que el señor Subsecretario de Fomento le ofrece por parte del Gobierno de S. M.

Los Sres. Glass, Brockmann, Contreras y Denné hicieron diversas indicaciones reglamentarias del proyecto, que deberán tomarse en consideracion llegada la vez.

Entónces el señor Subsecretario de Fomento propuso que se eligiesen tres personas, para que, con el carácter de Junta permanente del ferrocarril del Interior, abriesen el registro de accionistas y se ocupasen de todos los preliminares del negocio, poniéndose de acuerdo con los

ingenieros que el Ministerio de su digno cargo va á mandar inmediatamente, á fin de que en un término muy breve quede formado el programa de esta gran empresa, que debe ser puesta en ejecucion sin la menor demora, ya que por fortuna se cuenta para ella con los principales elementos. A mocion del Sr. Glass fueron nombrados, con tal objeto, los infrascritos, con lo que concluyó la presente reunion.—*Alfonso Denné.—Manuel Contreras.—P. Parres.*

S. M. el Emperador ha tomado doscientas acciones, S. M. la Emperatriz cien, y el Ministerio de Fomento quinientas. Diversos particulares, cosa de cuatro mil, cuya lista se publicará oportunamente.

Número 105.

Poder otorgado en 1º de Noviembre de 1864

al Sr. D. Thomas Collett Sandars, por el Consejo de administracion de la sociedad establecida en Lóndres bajo el título de "Compañía Imperial Mexicana Limitada," para que representase á ésta. (Traduccion del inglés.)

A todos los que las presentes vieren, nosotros, la Compañía del ferrocarril denominada «The Imperial Mexican Railway Company Limited,» saludamos!

Por cuanto la dicha Compañía se incorporó el dia veinte de Agosto de 1864, bajo la ley de 1862 que rige las sociedades por acciones, con el objeto de adquirir los derechos y privilegios conferidos por una concesion otorgada en favor del Sr. D. Antonio Escandon de la ciudad de México, por decreto del Gobierno mexicano, con fecha treinta y uno de Agosto de mil ochocientos cincuenta y siete, y modificado por un decreto subsiguiente con fecha cinco de Abril de mil ochocientos sesenta y uno, para construir un camino de hierro de la ciudad de Veracruz á la de México, con un ramal hasta Puebla y cualesquiera otros ramales eventuales entre una anchura de veinticinco leguas de ambas partes ó lados del tronco principal, y la porcion del dicho camino que está ya construido, y para terminar, construir, mantener y explotar el indicado camino de hierro desde Veracruz hasta la ciudad de México y el dicho ramal hasta Puebla, y para adoptar, construir y llevar á cabo todos y cualesquiera ramales, alargamientos y extensiones del dicho ferrocarril que la Compañía de tiempo en tiempo creyese conveniente para explotar todas minas y minerales y otras sustancias subterráneas á las cuales la Compañía tuviere derecho en virtud de la concesion, ó de otro modo,

para construir y explotar un telégrafo eléctrico por la línea del camino de hierro y sus ramales, y para observar, hacer y obtener todos los beneficios incidentes ó provenientes de la concesion.

Y por cuanto por los Estatutos de la Compañía, con fecha diez y nueve de Agosto de mil ochocientos sesenta y cuatro, despues de decir que el Gobierno de México por un decreto, con fecha treinta y uno de Agosto de mil ochocientos cincuenta y siete, modificado despues por otro decreto con fecha cinco de Abril de mil ochocientos sesenta y uno, otorgó en favor de D. Antonio Escandon, de México, una concesion, para siempre, de un ferrocarril de Veracruz á la ciudad de México, con ramal hasta la de Puebla, y de cualesquiera otros ramales eventuales entre una anchura de veinticinco leguas de cada lado del tronco principal del dicho camino de hierro, con libre concesion y para siempre, de todas las tierras nacionales que se requiriesen para los objetos del camino de hierro y sus ramales, y de todas las estaciones, edificios y obras de arte correspondientes, como tambien la libre concesion de todos los minerales, sales, fósiles y otras sustancias semejantes que se hallasen durante la construccion del expresado camino de hierro y sus ramales ó bajo el terreno requerido para los mismos, con más todos y cualesquiera derechos, privilegios y ventajas que forman parte ó sean incidentes á los dichos decretos y concesion.

Y diciendo que el Gobierno mexicano se habia comprometido á aceptar acciones de la dicha Compañía estimadas al par como pago de los derechos de aduana pagaderos en la actualidad ó en el porvenir en los puertos de México, hasta el importe de quince por ciento de los mismos derechos por un período de cinco años.

Y diciendo que como subvencion para el dicho camino de hierro el Gobierno mexicano ha creado un fondo nuevo ó deuda pública de ocho millones de pesos representados por bonos de construccion del ferrocarril de Veracruz á México, cuyos bonos llevan un interes de cinco por ciento y deben amortizarse en veinticinco años á razon de quinientos sesenta mil pesos cada año, siendo el interes y un fondo de amortizacion.

Y diciendo que de la dicha subvencion de ocho millones de pesos, quedó disponible en manos del dicho Antonio Escandon el concesionario, la cantidad de seis millones de pesos.

Y diciendo que el expresado Antonio Escandon habia construido porciones del dicho camino de hierro de Veracruz á México, á saber: 3½ (tres y media) millas de México á Guadalupe, 23 (veintitres) millas de Veracruz á Soledad, y una pequeña línea de ramificacion desde Tejería hasta San Juan, y que tambien casi 27 (veintisiete) millas están acabadas entre Soledad y Paso del Macho.

Y diciendo que por el artículo treinta y ocho de la indicada concesion, el dicho Antonio Escandon quedó obligado de entregar al Erario mexicano la cantidad de ocho millones de pesos de la deuda pública —interna de México,—la cual obligacion se ha evacuado de conformidad.

Y diciendo que el expresado Antonio Escandon, habiendo constituido en México dos sociedades denominadas respectivamente la de «Veracruz y Orizaba» y «México y Puebla,» para acabar y explotar las secciones del camino de hierro entre Veracruz y Orizaba y entre México y Puebla, habia convenido refundirlas en la dicha Compañía «Imperial Mexican Railway Company Limited.»

Y diciendo que por un contrato ya hecho y preparado y que se dice celebrado entre «The Imperial Mexican Railway Company» de una parte y «Smith, Knight & Company Limited» que se expresarán bajo la denominacion de los «Contratistas» de la otra, los mismos Contratistas han convenido, por la cantidad de 5.239,120 libras esterlinas con ciertas modificaciones y pagaderas del modo en el mismo contrato mencionado, acabar y terminar el dicho camino de hierro desde Veracruz hasta México, con su ramal hasta Puebla, con todos los requisitos de explotacion para una sola línea, con terreno, obras de arte, estaciones, almacenes para mercancías, desviaciones y todas las pertenencias necesarias como queda expresado en el mismo contrato; y proveer y entregar los materiales rodantes y fijos para los objetos de la dicha Compañía, de la especie y del valor que quedan mencionados en el indicado

contrato; y construir un telégrafo eléctrico con tres hilos y aparato completo, como queda expresado en el mismo; y poner en estado completo de reparacion las secciones del ferrocarril ya abiertas ó que se abrirán; y disponiendo el dicho contrato que toda la línea del camino de hierro con el ramal hasta Puebla será completamente acabada y en estado para abrirse con todos sus accesorios, dentro cuatro años desde el dia primero de Setiembre de mil ochocientos sesenta y cuatro; como tambien, en caso que los dichos Contratistas acabaren el dicho camino de hierro y obras de arte, materiales rodantes, telégrafo y todos los otros accesorios, con más la adquisicion del terreno, de conformidad con el dicho contrato, treinta dias ó más ántes de la espiracion del dicho término de cuatro años, que entónces los dichos Contratistas recibiesen un abono de cuatro mil libras esterlinas por cada completo período de treinta dias así economizados en el dicho término de cuatro años concedidos para terminar y abrir el dicho camino de hierro.

Y diciendo que el dicho contrato así preparado, como queda dicho, se habia ya celebrado por los dichos «Smith, Knight y Company Limited» y adoptado por «The Imperial Mexican Railway Company Limited,» y debia sellarse y entregarse por ella ó por uno ó más de sus directores en su favor tan luego como fuere posible despues de registrarse la dicha «Imperial Mexican Railway Company Limited.»

Y diciendo que la dicha suma de 5.239,120 libras esterlinas incluyó el valor de las secciones y obras ya construidas entre Veracruz y Paso del Macho y México y Guadalupe, por los objetos del dicho camino de hierro, cuyas obras los dichos Contratistas habian convenido trasferir y entregar á la Compañía, con más las otras obras que debian construir libres de todos otros gastos de los que en el contrato se mencionan.

Y diciendo que el dicho Antonio Escandon habia convenido trasferir y enajenar, en favor de la dicha Compañía, todos los derechos y privilegios á él concedidos por la dicha concesion, con excepcion de las tierras Sonora, y salvo los derechos y privilegios en el contrato mencionados con respecto á un camino de hierro para construirse de México al Pacífico, y todos los planos del dicho camino y obras de tierra, obras

de arte, edificios y demas obras entónces hechas y acabadas, siendo especialmente hechas y acabadas por los objetos del dicho camino de hierro ó algunos de sus ramales, y el derecho, título é interes del dicho Antonio Escandon á los mismos, y entregar á la dicha Compañía bonos de la dicha subvencion mexicana hasta la suma de $6.000,000, en las condiciones y por la consideracion que se expresaron en los dichos Estatutos.

Y diciendo que el dicho Antonio Escandon habia hecho un convenio con James Samuel domiciliado en Westminster en Inglalerra, 26 Great George Street, y Andrew Talcott, domiciliado en los Estados-Unidos de América y México, ingenieros, para emprender é inspeccionar la construccion de los dichos caminos de hierro y hacer todos los planos requeridos por los mismos y llevar á cabo todos los demas servicios y trabajos de ingeniero que pudieren requerir los promotores del dicho camino de hierro por los objetos del mismo, á los precios y bajo las condiciones mencionadas en un contrato entre ellos, con fecha quince de Julio de mil ochocientos sesenta y cuatro.

Y entre otras cosas estaba convenido por los dichos Estatutos, como sigue, á saber:

Por el artículo núm. 3.—Que el dicho Antonio Escandon, á los gastos de la Compañía, hiciese y ejecutase luego todos y cualesquiera actos é instrumentos, y obtuviese todas y cualesquiera autoridades y consentimientos que fuesen del caso para trasferir eficazmente á la dicha Compañía, sus sucesores y representantes, ó á las personas ó persona que fuese nombrada por ella, en fideicomiso por la misma toda la indicada concesion, concedida como queda dicho, para construir un camino de hierro desde Veracruz hasta México, con ramal á Puebla, y todos los derechos, privilegios, beneficios y ventajas pertenecientes directa ó indirectamente á la dicha concesion, y todos los planos y estudios del dicho camino de hierro desde Veracruz hasta México y sus ramales, y para hacer y ejecutar todos y cualesquiera actos é instrumentos que fuesen convenientes para permitir á los dichos contratistas de trasferir y entregar á la dicha Compañía todas las obras de tier-

ras, de arte, edificios y demas obras hechas y acabadas en la actualidad, sea íntegra, sea parcialmente, para los objetos del dicho camino de hierro y sus ramales incidentes á los mismos, de conformidad con el contrato ya mencionado; y

Por el artículo núm. 4.—Que el dicho Antonio Escandon, á su gasto personal obtuviere luego la disolucion legal de las dichas dos Sociedades denominadas «México y Puebla» y «Veracruz y Orizaba,» constituidas como queda dicho, para construir y explotar las secciones del dicho camino de hierro entre México y Puebla y entre Veracruz y Orizaba, y la trasferencia legal en favor de la Compañía de todos los demas derechos y bienes de las expresadas dos Sociedades, ó que trasfiriese de otro modo y efectivamente las dichas secciones que se acaba de mencionar con sus acciones en favor de la dicha Compañía; y

Por el artículo núm. 5.—Que el dicho Antonio Escandon entregare luego á la Compañía, para el uso de ésta, la expresada subvencion ó bonos de construccion del ferrocarril entre Veracruz y México, creados del modo ya explicado, hasta la cantidad de 6.000,000 de pesos, siendo los dichos bonos estimados por este objeto á la par, con los cupones de intereses de los mismos bonos corrientes desde el dia 1º de Enero de 1865; y tambien

Por el artículo núm. 6.—Que la Compañía, una vez en posesion de la dicha trasferencia, mencionada en los artículos núms. 3 y 4, tomase á su cargo todas las obligaciones impuestas sobre el dicho Antonio Escandon por la concesion con respecto al dicho ferrocarril de Veracruz á México y sus ramales, é indemnizase al dicho Antonio Escandon, sus herederos, albaceas y administradores, de todas reclamaciones y pretensiones en virtud de la misma; y

Por el artículo núm. 7.—Que la Compañía tomase á su cargo y llevase á efecto el convenio fecha 15 de Julio de 1864 y que han celebrado el dicho Antonio Escandon de una parte y James Samuel y Andrew Talcott de la otra:

Y por cuanto la dicha Compañía quiere enviar á México un agente para lo que más adelante se dirá, y en una sesion del Consejo de direc-

tores que tuvo lugar en las oficinas de la Compañía el dia 28 de Octubre corriente se tomó un acuerdo por el cual se determinó que el Sr. D. Thomas Collett Sandars de Lóndres, uno de los directores de la expresada Compañía, fuese autorizado de conformidad para ir á México en calidad de agente ó procurador de la misma Compañía, y que facultades, á saber, las presentes, se concediesen al dicho Thomas Collett Sandars, estampadas con el sello de la Compañía.

Ahora sabed, y las presentes atestan y hacen fe, que la Compañía «Imperial Mexican Bailway Company Limited» por las presentes, por sí y por sus sucesores, otorga:

Que da y confiere su poder tan bastante como legalmente se requiere, al Sr. D. Thomas Collett Sandars arriba mencionado, para que á nombre y en representacion de la expresada Compañía administre y dirija los negocios de la misma en México y represente la misma en el dicho Imperio con respecto á todos los objetos y asuntos especificados y explicados en los dichos Estatutos aunque no sean especialmente indicados en las presentes, y esto de un modo tan plena y efectivamente como si de cada uno se hiciere específica mencion. Y para que pueda representar á la Compañía ante todos los tribunales, jueces y autoridades cualesquiera en el dicho Imperio, y para que instituya y prosiga todos y cualesquiera pasos legales que el dicho Procurador creyese convenientes ó del caso para el objeto de llevar á cabo los convenios incorporados en los dichos Estatutos, y para que compela y obligue la ejecucion de los mismos por parte del dicho Antonio Escandon, por la de la Sociedad «Smith, Knight &. Co. Limited,» y por parte de todas y cualesquiera personas y persona, y cuerpos políticos y demas; y para que en favor y á nombre de la Compañía reciba y tome posesion de la dicha línea de camino de hierro y obras, y el terreno que se requiere para las mismas; y para que haga, firme y celebre todos convenios, contratos, recibos, cartas de pago y demas escrituras entre el Gobierno de México y cualesquiera de sus autoridades ó autoridad, y todas y cualesquiera personas ó persona, ó cuerpos políticos ó demas, con el objeto de llevar á cabo las intenciones de la dicha concesion y de construir y

acabar las dichas líneas y línea de ferrocarril, telégrafo y obras, y de hacer cualquiera modificacion de las condiciones de la indicada concesion, ó de otro modo, y con el objeto de llevar á efecto todo y cualquiera cosa que concerniere á los negocios y asuntos de la dicha Compañía. Despedir los empleados y trabajadores, arrendar y ocupar una casa con sus dependencias para los negocios de la Compañía, establecer una oficina de la Compañía en México ó en cualquier otro punto del expresado Imperio, y generalmente para que haga y practique cuantas diligencias, así judiciales como extrajudiciales, á la Compañía otorgante sean útiles, segun el parecer del indicado Procurador, tan plena y efectivamente como la Compañía pudiera por sí misma hacer y practicar estando presente y domiciliada en México. Y la dicha Compañía autoriza tambien por las presentes á su dicho Procurador para que nombre uno ó más sustitutos ó sustituto en su lugar, dándoles los mismos poderes y facultades que contienen las presentes, revocando los dichos nombramientos y los poderes conferidos, á su parecer, y sustituyendo y nombrando otros en su lugar con los mismos poderes ó más limitados. Y la dicha Compañía por las presentes, por sí y en favor de ella, de sus sucesores y representantes, ratifica, permite y confirma y promete ratificar, permitir y confirmar todo y cualquiera cosa que su dicho Procurador y sus sustitutos ó sustituto legalmente nombrados hagan ó causen que se haga en el negocio por virtud y en ejecucion de las presentes.

En testimonio de lo cual la dicha Compañía ha hecho que se estampe al presente el sello que acostumbra, hoy dia primero de Noviembre del año de mil ochocientos sesenta y cuatro.—Sellado por órden del Consejo de directores.—*J. H. Crauford*, *S. W. Campbell*, directores.—Sello de la Compañía Imperial Mexican Railway Company Limited. —*S. T. Porter*, secretario interino.

Número 106.

Enero 24 de 1865.

Sustitucion de un poder, otorgada por el Sr. D. Thomas Collett Sandars, á favor del Sr. D. Eduardo Thomas Kirhpatrik.

En la ciudad de México, á veinticuatro de Enero de mil ochocientos sesenta y cinco, ante mí el notario público del Imperio y testigos, el Sr. D. Thomas Collett Sandars, residente en Inglaterra y transeunte en esta capital, á quien doy fe conozco, dijo: que, como aparece de la copia que en tres fojas útiles y una blanca (de pergamino), me ha presentado, con la traduccion, la comprobacion de su autenticidad, extendida por I. Salem Constable Harris, notario público en Lóndres, la comprobacion de la firma de éste por nuestro Vicecónsul, en el mismo Lóndres, y la del Ministro de Negocios extranjeros de México, cuyos documentos devolví rubricados, la Compañía «The Imperial Mexican Railway Company Limited,» formada para establecer un camino de hierro de México á Veracruz, le confirió poder amplísimo para representarla en el Imperio Mexicano, ante su secretario interino, cuyo poder declara no estarle revocado, suspenso ni limitado en manera alguna: que en el mencionado poder, que fué otorgado en primero de Noviembre del año próximo pasado, se le concedió la facultad de nombrar sustitutos, y usando de ella, otorga que constituye su poder, tal y como le fué conferido, en D. Eduardo Thomas Kirhpatrik, y además, usando de las amplísimas facultades de que se halla investido, la da á su sustituto, para que en su caso se presente ante la autoridad competente en solicitud del bastanteo del repetido poder, lo que no puede hacer por sí el otorgante, por la premura con que tiene que ausentarse de esta ca-

pital. Y firmó, siendo testigos D. Francisco y D. Luis Pozo y D. Atanasio Guzman, de esta vecindad.—Doy fe.—*Thomas Collett Sandars.—Luis de Pozo.—Francisco de Pozo.—Atanasio Guzman.—Manuel Orihuela*, notario público.

Sacóse esta segunda copia para el apoderado sustituto, hoy diez y nueve de Mayo de mil ochocientos sesenta y cinco, y va en este pliego del sello segundo corriente, siendo testigos D. Francisco Pozo, D. Emilio Nevraumont y D. Atanasio Guzman.—Doy fe.—*Manuel Orihuela*, notario público.

Número 107.

Decreto de 26 de Enero de 1865

disponiendo que el 15 por 100 se cobre en las aduanas marítimas en dinero efectivo, y el producto se entregue á la Compañía Imperial Mexicana en cambio de acciones del ferrocarril de México á Veracruz.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Para que tenga su puntual cumplimiento en la parte relativa el arreglo celebrado con la Compañía Imperial Mexicana para la construccion del camino de fierro de Veracruz á México, hemos decretado y decretamos lo siguiente:

Art. 1º El derecho adicional de 15 por 100 para el expresado camino de fierro, á que se refiere el diverso decreto fecha de hoy, se cobrará en las aduanas marítimas y fronterizas, en dinero efectivo ó libranzas sobre esta capital, á tres dias vista, á favor de la caja central, desde el dia del recibo del presente decreto.

Art. 2º El Ministerio de Hacienda reunirá el producto del expresado 15 por 100 para darle la aplicacion á que está destinado.

Art. 3º El cobro á que se refiere el art. 1º se ejecutará por el término de cinco años, contados desde el dia 1º de Enero del presente.

Art. 4º Queda suspenso, durante el término á que se refiere el precedente artículo, el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública interior, de que trata el art. 11 de la Ordenanza general de aduanas marítimas y fronterizas, fecha 31 de Enero de 1856.

Art. 5º Cada tres meses se hará la liquidacion de lo recaudado en las aduanas marítimas y fronterizas por el referido 15 por 100, para su

entrega á la Compañía Imperial Mexicana, recibiéndose de ella en cambio, acciones del camino de fierro por un valor equivalente, estimadas á la par.

Art. 6º Las mencionadas acciones serán inalienables y no gozarán interes durante la construccion de la línea.

Art. 7º Dichas acciones se guardarán en el Ministerio de Hacienda como valores pertenecientes al Estado, para que el Gobierno disponga de ellas como crea conveniente.

El Ministerio de Hacienda queda encargado de la ejecucion del presente decreto, que se depositará en los Archivos del Imperio, y se publicará en el *Diario Oficial* para que llegue á conocimiento de quienes corresponda.

Dado en el Palacio de México, á 26 de Enero de 1865.—(Firmado) *Maximiliano.*

Número 107.

Decreto de 26 de Enero de 1865

aprobando la transaccion del camino de fierro de México á Veracruz hecha por D. Antonio Escandon á la Compañía Imperial Mexicana, bajo las cláusulas del convenio anexo.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Vistos los decretos de 31 de Agosto de 1857 y de 5 de Abril de 1861, que concedieron á D. Antonio Escandon el privilegio de un camino de fierro de México á Veracruz:

Visto el proyecto de trasferir esta concesion á la Compañía Imperial Mexicana, su fecha 19 de Agosto de 1864; y

Considerando la importancia de esta obra destinada á dar un desarrollo extraordinario á las transacciones comerciales é industriales del país, y la necesidad de procurar su pronta y completa ejecucion, aun á costa de grandes sacrificios:

Vista la opinion del Consejo de Estado, y oido nuestro Consejo de Ministros, hemos decretado y decretamos:

La transaccion de la línea del camino de fierro de Veracruz á México, hecha por el propietario D. Antonio Escandon á la Compañía Imperial Mexicana, representada por su apoderado el Sr. Sandars, queda aprobada conforme á las cláusulas y bajo las condiciones estipuladas en el contrato anexo.

Nuestro Ministro de Fomento queda encargado de la ejecucion del presente decreto, que se publicará en el *Diario Oficial*, depositándose en los Archivos del Imperio.

Dado en el Palacio de México, á 26 de Enero de 1865.—(Firmado) *Maximiliano.*—Por el Emperador, el Ministro de Estado, (Firmado) *Velazquez de Leon.*

CONVENIO CON LA COMPAÑIA LIMITADA DEL FERROCARRIL IMPERIAL MEXICANA.

El 23 de Enero de 1865, entre el Ministro de Fomento, á nombre del Estado, y á reserva de la aprobacion de la presente por decreto de S. M. el Emperador por la una parte, y la sociedad establecida en Lóndres, bajo el título de «Compañía Imperial Mexicana Limitada,» representada por el Sr. Sandars, en virtud de poderes otorgados por el Consejo de administracion de dicha sociedad, con fecha 1º de Noviembre de 1864, por la otra parte, se ha dicho y convenido lo que sigue:

Art. 1º La Compañía queda reconocida como concesionaria de un ferrocarril desde Veracruz hasta México, por Orizaba y Córdoba, con un ramal para Puebla.

Salvo el caso de caducidad, previsto por el art. 14 del presente convenio, este ferrocarril es propiedad de la Compañía bajo el mismo título, con el que pueden serlo de cualquiera persona los bienes inmuebles; pero el privilegio que se le concede, para evitarle la competencia que podria resultarle de la construccion de alguna otra línea de ferrocarril que pasase por las mismas localidades intermedias, se limita á un término de 65 años, contados desde el 1º de Enero de 1865.

Art. 2º Si el Gobierno juzgase necesario el establecer ramales que viniesen á empalmarse con un punto cualquiera de la línea, la Compañía tendrá un derecho preferente para la construccion, bajo condiciones iguales á las que sean propuestas. Pero si la Compañía los ejecutase segun los proyectos formados por personas ó Compañías extrañas, éstas recibirán de la Compañía Imperial una justa indemnizacion por sus gastos de estudio.

Art. 3º Los terrenos necesarios para la construccion de la línea ó de sus dependencias, serán concedidos libres de toda carga á la Compañía, si pertenecieren al Estado. Su valor será pagado á juicio de peritos, segun las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, si pertenecen á los departamentos, á las municipalidades ó á particulares.

El valor fijado de esta manera podrá ser satisfecho ya en acciones, ya en dinero, á voluntad de la Compañía, cuando se trate de propiedades pertenecientes á municipalidades ó departamentos.

Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, y los víveres para los trabajadores, serán libres, por el término de diez años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, peajes é impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuestos, ni contribuciones, durante el espacio de diez años, contados desde la puesta en explotacion de la línea entera.

Art. 5º La cantidad de dinero que por las exenciones concedidas en el artículo anterior, puede la Compañía exportar, libre de derechos, nunca excederá del valor que, segun los presupuestos que se presentarán al Gobierno, tuvieren los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Compañía, por espacio de veinticinco años, desde la fecha 1º de Enero de 1865, exportar libre de todo derecho, hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

Art. 6º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas minerales, fósiles y demas materiales subterráneas explotables, que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de plena propiedad de la Compañía, sujetándose ésta en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de Minería, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino ni causar perjuicio á terceras personas.

Art. 7º Hallándose ya aprobados los trazos generales de la línea, deberán someterse á la aprobacion del Gobierno las modificaciones que la Compañía quisiera hacer á dichos trazos.

Art. 8º Para la época en que se ponga en explotacion toda la línea desde Veracruz á México, se arreglarán las tarifas á las bases siguientes:

Se admite como mínimum para el trasporte de mercancías por la via ordinaria de Veracruz á México, los precios que siguen:

1ª clase	$ 100	por tonelada	de 1,000	kilógramos.	
2ª ,,	90	,,	,,	,,	
3ª ,,	80	,,	,,	,,	

Se establecen tres clases de carruajes para viajeros: la tarifa de la 1ª clase se establecerá en proporcion sobre bases análogas á las que se han adoptado para mercancías, haciendo de manera que los viajeros de 3ª clase no paguen más que la mitad del precio que se cobre á los de 1ª clase.

Sobre los precios que preceden se hará una diminucion de 15 por 100 durante los diez primeros años de la explotacion de toda la línea.

Pasados estos diez años, se hará en las tarifas una nueva diminucion de 10 por 100.

Trascurridos los veinte años, una Comision compuesta del Ministro de Fomento y Trabajos Públicos, del Gobernador del Banco Imperial y de un representante de la Compañía, decidirá si el interes público, combinado con el de la Compañía, exige que se haga una nueva rebaja en las tarifas; pero sin impedir que la Compañía distribuya á sus accionistas un dividendo que no baje de 12 por 100 anual.

Queda bien entendido que cualquiera rebaja de tarifa, propuesta por la Compañía con el objeto de aumentar la importancia de sus trasportes, será siempre bien acogida por el Gobierno.

Art. 9º La Compañía del Ferrocarril Imperial Mexicana, constituida debidamente segun sus Estatutos como una Compañía anónima limitada, tendrá los derechos y las obligaciones de Compañía mexicana, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales del país.

Art. 10. La Compañía se obliga á poner la línea entera al servicio público en el término de cinco años, contados desde el 1º de Enero de 1865, salvo el caso de fuerza mayor debidamente probado.

Ningun trazo de los que hayan de ponerse en explotacion, durante este tiempo, podrá ponerse en servicio ántes de que el Gobierno se haya asegurado de que puede ponerse en uso sin peligro para los pasajeros.

La suspension de los trabajos, sin motivo justo, debidamente probado, importa para los concesionarios, como multa, la pérdida de las sumas que el Gobierno hubiera debido pagarles durante el tiempo de dicha suspension.

Art. 11. El Gobierno pagará á la Compañía, hasta completo reembolso, la suma de $140,000, cada tres meses, por el espacio de veinticinco años, contados desde el 1º de Enero de 1865, para la amortizacion del capital y pago de intereses á razon de 5 por 100 anual del fondo de ocho millones de pesos, creado por decreto fecha 31 de Agosto de 1857, en favor del propietario de la línea. En caso de retardo en dicho pago por seis meses, la Compañía será considerada por el Gobierno de la manera que lo sean sus acreedores privilegiados cuyos créditos no pertenezcan á alguna convencion diplomática.

Art. 12. Reservándose el Gobierno la explotacion de las líneas telegráficas, estará sometido en todo tiempo á su intervencion el telégrafo que la Compañía está autorizada para establecer para el servicio exclusivo de la línea.

La Compañía está autorizada para establecer una guardia suficiente para mantener en toda la línea la policía necesaria; los agentes que al efecto se designarán al Gobierno, recibirán poderes oficiales para arrestar á las personas culpables, sea de infraccion á los reglamentos de policía de la via, de delitos ó de crímenes, y las cuales serán entregadas á la autoridad competente.

Art. 13. Los trasportes de tropas y municiones de guerra hechos por órden del Gobierno, en virtud de comunicaciones pasadas de oficio á la Compañía, tendrán una rebaja de 75 por 100 sobre la tarifa.

Pero en ningun caso será el precio de tales trasportes inferior á los gastos de explotacion que exijan los mismos.

A propuesta del Gobierno podrán los inmigrantes gozar ventajas análogas cuando su número sea suficiente.

El servicio del correo será gratuito; pero la Compañía tomará las medidas que crea oportunas, para que sin entorpecer la marcha regular de dicho servicio, no le resulten de él perjuicios notables.

Art. 14. La Compañía no podrá vender ni ceder el derecho de concesion de que se trata, sin la autorizacion previa del Gobierno.

La Compañía se pone en el caso de perder sus derechos, si en el término fijado por el art. 10, no entrega á la circulacion la línea entera; salvo siempre el caso de fuerza mayor debidamente probado; y el Gobierno pondrá en remate la conclusion de los trabajos, previa la apreciacion de las obras efectuadas, del acopio de materiales y de los trozos del ferrocarril ya puestos en uso, cuyo valor se abonará á la Compañía.

Si despues de un plazo determinado no se presentan postores, la Compañía perderá definitivamente todos sus derechos.

Art. 15. Para facilitar los trabajos de la Empresa, el Gobierno se obliga á pagar á la Compañía, durante cinco años, desde el 1º de Enero de 1865, el 15 por 100 de derechos adicionales, que se cobren conforme al decreto de la fecha de esta convencion.

En cambio se entregarán al Gobierno por un valor equivalente, acciones del Ferrocarril Imperial de México, estimadas á la par.

Estas acciones serán inalienables, y además no ganarán interes durante la construccion de la línea.

Art. 16. Las cuestiones que puedan presentarse respecto á la ejecucion del presente convenio, serán juzgadas por árbitros, y si hubiere lugar á ello, sometidas al Consejo de Estado.

Art. 17. La Compañía se obliga á guardar los reglamentos hechos en favor de la seguridad pública, y con objeto de mantener la seguridad de la línea y el uso de las vias de comunicacion que la atraviesan.

Art. 18. La Compañía aplicará á la amortizacion de los bonos mencionados en el art. 18 de la concesion de 1861, un 20 por 100 de lo que quede como producto neto, despues de pagado el 6 por 100 á sus accionistas.

(Firmado) *El Ministro de Fomento.*—Por ausencia de S. E., el Subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*—Como representante de la Compañía, *Tomás C. Sandars.*

Número 108.

Decretos de 8 de Febrero de 1865

dados en Yucatan, concediendo privilegio á D. Manuel Arrigunaga y socios para la construccion de un ferrocarril de Mérida á Celestun y para el establecimiento de almacenes.

Imperio mexicano.—Prefectura superior política del Departamento de Mérida.—S. E. el señor Comisario imperial de la Península de Yucatan se ha servido dirigirme el siguiente decreto:

Por S. M. el Emperador de México, Maximiliano, su Comisario imperial en la Península de Yucatan:

Considerando que la paz y el órden de que comienza á disfrutarse ya en el Imperio, atraen la atencion de Europa, y que es necesario estimular las empresas que acaben de afianzar esas garantías en esta Península,

He decretado y decreto lo siguiente:

Art. 1º El Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios tienen privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de hierro de esta ciudad al pueblo de Celestun, situado en la costa.

Art. 2º El Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios deberán presentar, en el término de un año de la fecha, el plano, los perfiles y el proyecto de la via para su discusion y subsecuente aprobacion.

Art. 3º El público tendrá en todo tiempo el derecho de poder transitar libremente en toda clase de vehículo á uno y otro lado de la via férrea hasta la distancia de diez metros, ó de un solo lado hasta la de veinte metros, para cuyo fin el Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios conservarán siempre despejado el terreno correspondiente.

Art. 4º Los terrenos nacionales que sean necesarios para la via férrea y tránsito del público, conforme al artículo anterior, en una faja de veinticinco metros, podrán ocuparlos el Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios sin retribucion; pero si fuesen de particulares, los ocuparán conforme á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública y previa la indemnizacion correspondiente, considerando el valor que hoy tienen esos terrenos.

Art. 5º A uno y otro lado de la via férrea se entregarán en propiedad perpetua al Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios, conforme la vayan construyendo, todos los terrenos nacionales que estén comprendidos en una faja paralela á la via, de tres leguas de ancho por cada lado, siendo por cuenta del Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios el deslinde necesario de esos terrenos.

Art. 6º El Gobierno de S. M. el Emperador se compromete á ceder y entregar á D. Manuel Arrigunaga y socios, tan luego como empiecen los trabajos de construccion del camino, para sus estaciones, almacenes, depósitos, etc., un cuarto de milla cuadrada de terreno en las inmediaciones de Mérida.

Art. 7º El Gobierno de S. M. el Emperador se compromete á no ceder, vender ó enajenar los terrenos que cede al Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios, segun los artículos anteriores.

Art. 8º Con previo aviso y relacion ó factura detallada de los objetos, se exceptúan por el término de veintinco años, de todo derecho de aduana, contribucion, peajes é impuestos en la actualidad vigentes ó que en lo sucesivo se establecieren, los materiales, herramientas, trenes, oficinas, estaciones y todo cuanto se necesite para la construccion, conservacion y uso del ferrocarril de Celestun.

Art. 9º Igualmente queda exceptuado por el mismo término de veinticinco años, de toda clase de impuesto de cualquiera naturaleza y denominacion que sea, el capital invertido en la construccion del camino.

Art. 10. Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que se

empleen para la construccion del camino, estarán exentos de todo servicio militar de mar y tierra, excepto en caso de guerra extranjera.

Art. 11. Los propietarios de este privilegio tienen la facultad de comenzar, seguir y hacer las obras del ferrocarril por su cuenta, hipotecando los tramos que hubiesen construido, con tal que no sea infringiendo las condiciones de esta concesion. Igualmente tienen facultad de formar una ó más compañías en cualquier punto de Europa ó América, de dividir el capital necesario en acciones al portador, de la cantidad que les conviniese, y de hipotecar, ceder ó enajenar estas acciones como lo crean más conveniente. Dichas acciones serán un título de propiedad como cualquiera otra, que se puede ceder, vender, legar ó enajenar, prestar ó hipotecar, conforme á las leyes vigentes y con las gracias y excepciones que concede este privilegio.

Art. 12. Los extranjeros que tomen parte en la empresa, ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos ó reclamar alguna de sus concesiones, se entenderá que en ningun tiempo tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á éstos conceden las leyes del país. Todas las cuestiones de esta naturaleza y las que se suscitaren sobre la adquisicion, conservacion ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán conforme á las leyes del país por los tribunales nacionales competentes.

Art. 13. Los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios deberán haber concluido el camino para fin del año de 1868, esto es, una tercera parte á fin de cada uno de los años de 1866, 1867 y 1868.

Art. 14. Los Estatutos y precios de trasporte los someterán los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios al Gobierno para su discusion y subsecuente aprobacion, y se obligan á cobrar al Gobierno una tercera parte de lo que al público por el trasporte de tropas, municiones, etc., etc.

Art. 15. Los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios se obligan á tener construido en Celestun un muelle de doscientos metros de largo y veinticinco de ancho, y de superior construccion al que existe actualmente en Sisal, para cuando esté construida la mitad de la via férrea. Y ten-

drán el derecho de cobrar por la carga y descarga de los bultos en el expresado muelle, la misma cantidad que hoy se cobra en el de Sisal.

Art. 16. Cuando los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios hayan construido cinco leguas de camino, se declarará puerto habilitado al pueblo de Celestun. Y si los concesionarios del camino de hierro al Progreso no hubieren llenado sus compromisos conforme á mi decreto de Octubre 18 del año pasado de 1864, el Progreso no será declarado ya puerto habilitado.

Art. 17. Todos los terrenos que legalmente adquieran los tenedores de este privilegio por cesion ó compra, así como los edificios, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyen el camino, serán de su propiedad perpetua; pero á los noventa y nueve años de construido dicho ferrocarril, si así conviniese al Gobierno de S. M. el Emperador, tendrá derecho de sustituirse en dicha propiedad, entrando en plena y absoluta posesion del camino, sus trenes, oficinas y estaciones, pagando todo por su valor, señalado por peritos nombrados respectivamente por las partes y un tercero en discordia, que nombrarán los mismos peritos ántes de proceder al avalúo.

Art. 18. Para todos los caminos de hierro que puedan construirse en la Península de Yucatan, el Gobierno de S. M. el Emperador concede á la Compañía de Celestun la preferencia del derecho del tanto. Si alguna otra Compañía ofreciere construir una línea cualquiera, el Gobierno de S. M. el Emperador se lo comunicará á aquella, la cual tendrá un término de ocho meses para aceptar ó no las condiciones propuestas por la nueva Compañía; pero si al cabo de este término la Compañía de Celestun no hubiere aceptado las condiciones propuestas, el Gobierno de S. M. el Emperador queda en libertad para conceder la línea á la otra, y el presente artículo subsistirá en toda su extension y vigor para el resto de la Península.

Art. 19. El Gobierno de S. M. el Emperador tiene el derecho de poner á la Compañía un ingeniero interventor de los trabajos de construccion del camino de hierro, estaciones, etc., para que se hagan con la debida solidez y seguridad.

Art. 20. Caduca este privilegio en cualquier tiempo por falta de cumplimiento por parte de los Sres. Arrigunaga y socios á los compromisos que contraen por los artículos relativos á este decreto.

Este decreto se guardará en los archivos de la Prefectura superior política de cada uno de los tres departamentos, se publicará en el periódico oficial de cada uno y se circulará á las autoridades, funcionarios y toda clase de empleados civiles y militares de toda la Península.

Dado en Mérida, á 8 de Febrero de 1865.—El Comisario imperial de la Península de Yucatan, *José Salazar Ilarregui.*—El Prefecto superior político interino del Departamento, *David Cásares.*

Prefectura superior política del Departamento de Mérida.—S. E. el señor Comisario imperial de la Península de Yucatan se ha servido dirigirme el siguiente decreto:

Por S. M. el Emperador de México, Maximiliano, su Comisario imperial en la Península de Yucatan:

Considerando que la autoridad debe aprovechar todas las ocasiones en que, por grandes empresas que interesen fuertes capitales del exterior, se consoliden la paz y el órden, y así progrese el país,

He decretado y decreto lo siguiente:

Art. 1º Los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios, luego que hayan construido la tercera parte del camino de hierro de esta capital á Celestun, para cuya construccion y explotacion les he concedido privilegio exclusivo por decreto fecha de ayer, tendrán el de establecer almacenes generales en toda la Península de Yucatan, en los puertos y poblaciones que juzguen conveniente á sus intereses, y la Compañía que formen será la única que pueda emitir *Warrants* y *Recipisses*, ó «documentos de garantía y de conocimiento.»

Art. 2º Sobre todas las mercancías depositadas, la Compañía percibirá un derecho de uno por ciento al mes de almacenaje sobre el valor, y un peso de derecho por cada «recipisse,» que será dividido con el Gobierno por mitad, bien entendido que el timbre va comprendido en el precio. Para las mercancías de gran bulto, cuya nomenclatura será

hecha por la autoridad competente de la Península en un reglamento ulterior, percibirá además la Compañía un derecho sobre el cubo y que dividirá por mitad con el Gobierno. Toda mercancía pagará por semanas el almacenaje, y no por dias.

Art. 3º La Compañía tendrá la facultad de descontar los «warrants» al seis por ciento anual.

Art. 4º La Compañía entregará cada mes al Gobierno un estado de los documentos emitidos, los que no serán válidos si no llevan el sello del interventor que nombrará el Gobierno para todas las operaciones de la Compañía en cada almacen.

Art. 5º A peticion del portador de un «warrant» protestado, la Compañía tendrá el derecho de vender en pública subasta, ocho dias despues del aviso, las mercancías expresadas en él.

Art. 6º Para poder construir los almacenes, la Compañía recibirá del Gobierno ochocientas varas cuadradas en todos los puntos en que se establezcan dichos almacenes, de los terrenos de que pueda disponer más próximos al centro de cada poblacion.

Art. 7º El Gobierno ejercerá el derecho de primacía sobre todas las mercancías almacenadas, es decir, que tendrá la facultad de comprar al comerciante su mercancía al precio que haya fijado el mismo comerciante, al que le dará, si quiere, el quince por ciento de prima. Y para que el Gobierno pueda recibir íntegros todos los derechos de aduana, el almacenaje será forzoso para todas las mercancías.

Art. 8º La presente concesion será válida por noventa y nueve años, y al cabo de este tiempo, el Gobierno de S. M. el Emperador tendrá el derecho de comprar á la Compañía los establecimientos que haya construido y á precios que fijarán los peritos necesarios, como es costumbre

Art. 9º Este privilegio caducará porque la Compañía no haya construido á fin de 1868 el camino de hierro á Celestun, ó porque no cumpla con los requisitos á que se obliga por los artículos relativos del presente decreto.

Este decreto se guardará en los archivos de la Prefectura superior política de cada uno de los tres Departamentos, se publicará en el pe-

riódico oficial de cada uno, y se circulará á las autoridades, funcionarios y toda clase de empleados civiles y militares de toda la Península.

Dado en Mérida, á 9 de Febrero de 1865.—El Comisario imperial de la Península de Yucatan, *José Salazar Ilarregui.*—El Prefecto superior político interino del Departamento, *David Cásares.*

Tomando en consideracion lo que nos consulta nuestro Ministro de Fomento,

Hemos venido en acordar:

Se aprueban los Estatutos de la «Compañía de ferrocarril, almacenes y tierras de Yucatan, Limitada,» con las adiciones aceptadas por la misma Compañía, las cuales deberán insertarse íntegras en dichos Estatutos como parte esencial de ellos y sin las que se estimarán de ningun valor.

Dado en México, á 31 de Octubre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Adiciones á los Estatutos de la Compañía de ferrocarril, almacenes y tierras, Limitada.

1ª D. Manuel Arrigunaga, en uso de la facultad que le concede el art. 11 del decreto expedido por el Exmo. Sr. Comisario imperial de la Península de Yucatan el dia 8 de Febrero del presente año de 1865, para la construccion y explotacion de un ferrocarril de Mérida al pueblo de Celestun, situado en la costa, declara haber formado, de acuerdo con sus asociados en Lóndres, una Compañía que se denominará «Compañía de ferrocarril, almacenes y tierras de Yucatan, Limitada,» y de la cual es representante legal D. F. Constantin, bajo los Estatutos de comun acuerdo convenidos y redactados en los términos que contienen los títulos que despues se expresan.

2ª Queda entendida la Compañía que la duracion del privilegio otorgado por el citado decreto, será únicamente por cincuenta años contados desde el dia en que se haga el primer viaje por el camino de fierro;

pero sin alterar el plazo de noventa y nueve años en que el Gobierno puede adquirir el ferrocarril.

3ª La Compañía se somete á las leyes que rijan en el Imperio mexicano y á todas las prescripciones del decreto de 8 de Febrero ya mencionado.

4ª El derecho de tanto que este decreto concede por su art. 18 á la Compañía, lo ejercerá, no con los ocho meses de plazo que se le otorgan, sino á lo sumo dentro de tres meses de haber recibido el aviso de que habla el propio art. 18.

5ª El art. 7º del diverso decreto expedido tambien en Yucatan el dia 9 del citado mes de Febrero, relativo á almacenes generales «Docks,» debe entenderse de la manera siguiente:

«La Compañía tiene privilegio de ser la única que puede establecer estos almacenes; pero el depósito de efectos ó almacenaje es libre, pudiendo los dueños de ellos depositarlos ó nó á su voluntad en dichos almacenes. En caso de no hacer el depósito, están obligados á pagar el derecho de uno por ciento á la Compañía.»

6ª Para la debida claridad, queda bien entendido que la Compañía del ferrocarril, en los negocios y cuanto sea relativo á la concesion que le otorga el referido último decreto de 9 de Febrero, está sometida á lo prescrito en el art. 12 del expedido el dia 8 del mismo mes, que concedió el privilegio para el ferrocarril de Mérida á Celestun.

México, Octubre 31 de 1865.—Aceptadas.—Como representante de la Compañía, *F. Constantin.*—El Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Número 109.

Resolucion de 22 de Marzo de 1865

aprobando el nuevo trazo propuesto para el ferrocarril de México á Chalco.

México, Marzo 22 de 1865.—De conformidad con lo consultado por esa Empresa, se aprueba el nuevo trazo que propone en su oficio de 19 del presente, adoptándose, en consecuencia, el trayecto siguiente:

Partirá la línea en esta capital, del punto de la Merced, recorriendo las calles de Rejas de Balvanera, Porta-Cœli, San Bernardo, Capuchinas, Cadena, Zuleta, Rebeldes, Nuevo-México, Alconedo y Providencia, atravesando en ángulo recto el paseo de Bucareli, y describiendo un cuarto de círculo al rededor de la alberca Pane; saldrá á la calzada del acueducto, siguiendo en línea recta hasta tocar en la puerta de la residencia imperial de Chapultepec, donde por medio de otra curva enfilará la entrada á Tacubaya, y siguiendo por el callejon de Algara, continuará á Mixcoac y San Angel.

Lo que participo á vdes. para su inteligencia y efectos consiguientes.—El Ministro de Fomento, (Firmado) *L. Robles.*

Sres. D. Francisco Arbeu y socios, empresarios del ferrocarril de México á Chalco.

Es copia. México, Marzo 22 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, (Firmado) *Manuel Orozco.*

Número 110.

Comunicacion de 26 de Marzo de 1865

remitiendo al Ministerio de Fomento el proyecto de rectificacion del camino de fierro de Veracruz á México en los accesos del Puente de Paso del Macho.

Ministerio de Fomento.—Expedicion de México.—Puentes y calzadas.—Ferrocarril de Veracruz en el límite de Tierracaliente.—Número 100.—México, Marzo 26 de 1865.—Exmo. Sr. Ministro.—Tengo la honra de dirigir á V. E. las piezas del proyecto de rectificacion del camino de Veracruz á México, en los accesos del Puente de Paso del Macho.

Este trabajo se ha ejecutado bajo mi direccion y segun el encargo del Sr. Iglesias, como resulta por una carta que este ingeniero me dirigió con fecha 15 de Mayo de 1864. Los pagos han sido hechos por la Compañía mexicana del ferrocarril, y por consecuencia, á ella es deudor el Gobierno mexicano de la suma de 11,458 pesos 44 cs.

La rectificacion no está completamente terminada, y las líneas puestas sobre los perfiles, á lo ancho, indican las partes que aun no se han concluido; pero esto, de poca importancia, no impide que la mejora sea hoy muy real, y que la circulacion de los carros no presente ya el menor peligro.

Al felicitarme, Sr. Ministro, de haber podido ser útil en esta ocasion á la administracion de V. E., le ruego acepte las seguridades de mis sentimientos más distinguidos.—El ingeniero de puentes y calzadas, jefe de servicio, *J. Laman.*—A S. E. el Ministro de Fomento.

México, Marzo 30 de 1865.—Con la nota de vd., fecha 26 del actual, se han recibido en este Ministerio las piezas del proyecto de rectificacion del camino de Veracruz á esta Corte, en los accesos del Puente de Paso del Macho, cuyos trabajos han sido ejecutados bajo la direccion de vd.

La Secretaría ha visto dichos trabajos con el aprecio que merecen, pues son dignos de la honrosa reputacion del cuerpo francés de Ingenieros, de puentes y calzadas.

Y tengo la satisfaccion de decirlo á vd. en contestacion á su citada nota.—El Ministro de Fomento, *L. Robles.*—Sr. ingeniero de puentes y calzadas, jefe de servicio, D. J. Laman.

Son copias. México, Marzo 30 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, (Firmado) *Manuel Orozco.*

Número 111.

Resolucion de 31 de Marzo de 1865

aprobando el proyecto de establecer un carril de madera en Texcoco, desde la plaza principal hasta el embarcadero de Santa Cruz.

Por los documentos siguientes se verá que se trata de establecer allí un carril de madera, y que el Gobierno de S. M. ha dado el permiso para ello:

Sociedad de Mejoras. — Carril de madera de Texcoco. — Habiendo sido aprobado en Junta general por la Sociedad de Mejoras de esta ciudad, el proyecto para establecer un carril de madera desde la plaza principal hasta el embarcadero de Santa Cruz, segun las bases sentadas por el ingeniero D. Benito Leon Acosta, despues de exámen científico y práctico de dicho pensamiento, así como de las incalculables ventajas que su realizacion pronta producirá al comercio de este Distrito, la Sociedad ha aprobado definitivamente, por unanimidad, el siguiente dictámen de la Comision:

1º Se formará una Compañía empresaria, compuesta de todos los accionistas, y dirigida por las personas que presiden esta Sociedad.

2º El indicado carril deberá plantearse en el término de tres meses, contados desde el momento en que estén reunidas cuarenta acciones.

3º El número de acciones para llevar á cabo el indicado proyecto, será el de setenta, divididas en cuartas de accion. Cien pesos valdrá cada accion; y estas cuartas se pagarán en la forma siguiente: en el acto de suscribirse, una quinta parte, y el resto en décimas partes, que se enterarán semanariamente.

4º El título de la accion no se expedirá sino cuando estén cubiertos los once recibos parciales, que, cambiados por aquel, se inutilizarán, en la respectiva sesion de las juntas menores, poniéndose la nota conducente en los libros que al efecto deberá llevar la Compañía empresaria.

5º Las acciones son trasmisibles, y la Compañía reconoce como accionistas á las personas á cuyo favor aquellas sean endosadas.

6º Formada la Compañía, procederá á celebrar una Junta general que anunciará por los periódicos, para proceder al nombramiento de una Junta Menor administrativa, pues la directiva la forman, como se ha dicho, los señores que presiden la Sociedad de Mejoras.

7º Estas dos juntas se reunirán el dia primero de cada mes para deliberar todo lo relativo á la pronta ejecucion del proyecto, á las cuentas, liquidaciones, dividendos y todo lo relativo á la administracion de la expresada via, teniendo derecho á citar á Junta general cuando lo estime conveniente, y para cuyo efecto anunciará la convocatoria con ocho dias de anticipacion.

8º Los gastos indispensables para la construccion del carril, wagones de pasajeros y de carga, compra de mulas y demas que se originen, serán satisfechos con la previa aprobacion de la Junta Directiva y administrativa: cubiertas que sean estas erogaciones, las utilidades que se obtengan se repartirán entre los accionistas á proporcion del valor que sus acciones ó billetes representen.

9º El tesorero y cobrador serán nombrados en Junta General, quien les asignará el honorario correspondiente.

10º Se encargará de la obra, por merecer á esta Sociedad toda su confianza, el autor del proyecto, Secretario honorario é ingeniero D. Benito Leon Acosta, cuyas ausencias serán suplidas por el ingeniero consultor D. Guillermo Hay.

11º Se recabará el permiso y la proteccion para este proyecto, del Ministerio de Fomento, por conducto de la Prefectura de este Distrito.

12º Llenado este requisito, se procederá inmediatamente á la impresion y colectacion de acciones, anunciándose el expendio de billetes por medio de la prensa.

Texcoco, Marzo 24 de 1865.—El Presidente de la Sociedad de Mejoras de Texcoco, *Feliciano Rodriguez.*

Prefectura política del Distrito de Otumba.—Otumba, Marzo 29 de 1865.—Exmo. Sr.—Tengo la honra de adjuntar á S. E. el proyecto y presupuesto del ferrocarril que se trata de establecer de la ciudad de Texcoco al embarcadero de la misma, para que sirviéndose elevarlo á manos de S. M. el Emperador, lo apruebe si fuere de su alto agrado; suplicando á V. E. se sirva manifestarme su resolucion.

Dios guarde á V. E. muchos años.—El Prefecto político, *Feliciano Rodriguez.*—Al Exmo. Sr. Ministro de Fomento.—México.

Ministerio de Fomento.—Seccion 4ª—México, Marzo 31 de 1865.—Me he impuesto con positivo agrado del proyecto que la Sociedad de Mejoras materiales de Texcoco ha adoptado, referente á promover la construccion de un carril de madera, desde la plaza principal hasta el embarcadero de Santa Cruz, segun las bases y presupuesto del socio ingeniero D. Benito Leon Acosta.

La idea eminentemente útil, los cálculos exactos, y el gran porvenir que envuelve el proyecto, se han estimado en todo su valor por esta Secretaría, considerándolo como la feliz iniciativa para los adelantos y verdaderas mejoras de Texcoco, y por esto es que desde luego otorga con gusto el permiso que se solicita para el establecimiento de la expresada via.

No duda este Ministerio que el autor de la obra y la Sociedad, comprendiendo, como han comprendido, los bienes, tanto generales como los particulares, que resultan de la empresa, la ejecutarán prontamente y la desarrollarán más adelante, de manera que sea la fuente de prosperidad para la importante poblacion de Texcoco.

Lo que digo á V. S. en respuesta á su oficio relativo de 29 del actual, recomendándole tome por su parte el mayor empeño en la realizacion de la mencionada obra.

El Ministro de Fomento, *L. Robles.*—Sr. Prefecto político del Distrito de Otumba.

Número 112.

Marzo 31 de 1865.

La Compañía Imperial Mexicana del ferrocarril de México á Veracruz acepta las resoluciones decretadas para la construccion de dicha via.

Compañía Imperial Mexicana de Ferrocarril Limitada.—Junta General extraordinaria celebrada en Lóndres el viérnes 31 de Marzo de 1865.—Roberto Vigram Crauford, miembro de la Cámara de los Comunes (House of Commons), por la ciudad de Lóndres, y presidente de la Compañía, en ejercicio de sus funciones. Habiendo leido el Secretario la cita para reunir la Junta, ésta aprobó por unanimidad las resoluciones siguientes:

1ª Que la opinion de los Directores sea recibida y adoptada.

2ª Que el convenio celebrado con fecha 23 de Enero de 1865, entre el Ministro de Fomento á nombre del Estado, y el Sr. D. Thomas C. Sandars, por parte de la Compañía Imperial Mexicana del ferrocarril limitada, ratificada por S. M. I. el Emperador de México, por decreto fecha 26 de Enero de 1865, y publicado por órden del Emperador en el Diario del Imperio, fecha 28 de Enero de 1865, sea y es por el presente adoptado por la Compañía, y que una copia de esas resoluciones, firmada por el Presidente y el Secretario de la Compañía, y sellada con el sello ordinario de la Compañía, sea trasmitida al Exmo. Sr. Ministro Plenipotenciario en esta Corte, D. Francisco de Arrangoiz, á fin de que S. E. se sirva remitirla al Gobierno de S. M. I. como muestra de la ratificacion por parte de la Compañía, del convenio hecho entre el

Gobierno del Emperador y la Compañía Imperial Mexicana de ferrocarril limitada.

3ª Que se haga presente el más profundo agradecimiento por parte de esta Junta al Gobierno del Emperador Maximiliano, y al pueblo mexicano, por el interes notorio que han tomado y la consideracion manifestada con referencia á una empresa que para siempre identifica la industria europea con los más altos intereses materiales de México.

4ª Que las gracias de esta Junta son eminentemente debidas y dadas al Sr. Sandars, por la inteligencia, celo y habilidad con los cuales ha conducido las negociaciones con el Gobierno Imperial por parte de la Compañía.

5ª Que las gracias de esta Junta sean presentadas al Presidente y los Directores, por el buen éxito con el cual han conducido los negocios de la Compañía.—*R. Crauford*, presidente.— *V. Roscol*, secretario.

Es copia. México, Junio 16 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, *Manuel Orozco.*

Número 113.

Decreto de 3 de Abril de 1865

otorgando á D. Luis Binel una promesa de concesion de un ferrocarril de México á Cuautitlan por San Cosme, Popotla, Tacuba y Tlalnepantla.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que todo trabajo de utilidad pública debe ser impulsado por el Gobierno:

Considerando que el desarrollo de las vias férreas debe contribuir muy particularmente al aumento de la riqueza pública:

Vista la demanda de D. Luis Binel y el informe de nuestro Ministro de Fomento,

Otorgamos á D. Luis Binel una promesa de concesion de un camino de fierro que salga de México y pase por San Cosme, Popotla, Tacuba, Tlalnepantla, y termine en Cuautitlan.

Esta promesa es válida por tres meses, durante los cuales D. Luis Binel se compromete á presentar al Gobierno:

1º Los planos, perfiles, nivelacion y presupuesto para el tramo de la via férrea y de las estaciones destinadas á su servicio.

2º Los fondos necesarios para la construccion de dicho camino de fierro y sus dependencias, y del material necesario á su explotacion.

Si los proyectos de que se trata fueren aceptados, y el Gobierno encuentra en los Estatutos de la Sociedad y su administracion las garantías necesarias, otorgará la concesion de dicho camino de fierro, con arreglo á las cláusulas acordadas entre nuestro Ministro de Fomento y D. Luis Binel.

Dado en el Palacio de México, á 3 de Abril de 1865.—(Firmado) *Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, (Firmado) *Luis Robles.*

Cláusulas acordadas entre el Exmo. Sr. Ministro de Fomento y D. Luis Binel, á que se refiere el anterior decreto de fecha 3 del presente mes de Abril.

Los infrascritos, Ministro de Estado, salvo la ratificacion de S. M. el Emperador, por una parte, y D. Luis Binel por la otra, hemos convenido en lo que sigue:

Se otorga á D. Luis Binel una concesion por 99 años, de un camino de fierro de doble via, que salga de México y termine en Cuautitlan, pasando por San Cosme, Popotla, Tacuba y Tlalnepantla, segun los planos, nivelaciones y trazos que nos presentará dentro de tres meses para su aprobacion.

Los puntos de partida y de llegada, y las estaciones por establecer en el camino, se designarán *de comun acuerdo con las autoridades competentes.*

El Estado se obliga á ceder gratuitamente á la Compañía los terrenos que atraviese la línea, que le pertenezcan, así como los que deban ser ocupados por las estaciones y que sean igualmente de su propiedad; en cuanto á los terrenos propios de Municipalidades, el Gobierno, por el interes público, hará uso de su influencia para lograr que los propietarios hagan de ellos abandono gratuito ó á poco precio.

En fin, en cuanto á las propiedades privadas, serán expropiadas por causa de utilidad pública, conforme á la ley, tomando por base el valor que actualmente representan á juicio de peritos; ó será basado sobre los precios fijados por los propietarios, en concepto de que en este caso el precio que fijen servirá ulteriormente de mínimum para el cobro de todo impuesto, sobre toda la extension de su respectiva propiedad.

Todo el material de construccion y explotacion, de orígen extran-

jero, gozará, *durante la construccion*, de las franquicias de derechos de aduanas, alcabalas ú otras.

La tarifa para los pasajeros y las mercancías, se arreglará de comun acuerdo entre el Estado y la Direccion de la Compañía.

La Compañía podrá percibir en los embarcaderos y estaciones, un derecho de almacenaje por las mercancías que no fueren recogidas dentro de veinticuatro horas.

Los militares en servicio no pagarán más que mitad por plaza.

El trasporte de las cartas y pliegos del correo se hará gratuito, así como el de los empleados encargados de este servicio.

La Compañía deberá poner á disposicion del Gobierno, siempre que sean legalmente pedidos, y á precios convenidos, trenes especiales para trasporte de tropas y material de guerra; en trenes comunes estos trasportes se harán á la mitad del precio de tarifa.

Una de las dos vias deberá estar construida y puesta en circulacion en el término de dos años, contados desde la fecha en que se firme la presente convencion, á ménos en caso de fuerza mayor, debidamente comprobada.

En caso de falta de ejecucion en el término fijado, la parte construida será cedida al Estado y la caducidad será completa.

Despues de la espiracion de los 99 años, la via vendrá á ser propiedad del Estado, y la Compañía podrá ceder al Gobierno, segun los avalúos de peritos, el material de explotacion. (Véanse las concesiones francesas, así como para la cesion durante el tiempo de la concesion.)

La Compañía se compromete á ejecutar puntualmente las cláusulas y condiciones de las actas que le serán ulteriormente impuestas y que encierren las obligaciones semejantes á las generalmente previstas en las convenciones francesas.

Si en el término de un año, contado desde la fecha de la presente convencion, la Compañía presenta al Gobierno los planos, trazos y presupuestos para la prolongacion de la línea hasta Arroyozarco, y el camino, en proyecto, del «Bajío,» el Gobierno se obliga, si no se le presentaren otros proyectos más ventajosos y mejor estudiados, á dar á la

citada Compañía la concesion sobre este nuevo tramo, con arreglo á cláusulas y condiciones que entónces se debatan, y todo con relacion á lo que es debido en su actual iniciativa.—El Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.—L. Binel.*

Es copia. México, Abril 3 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, (Firmado) *Manuel Orozco.*

Número 114.

Resolucion de 6 de Abril de 1865.

La Junta menor del ferrocarril de Tacubaya no puede oponerse á que la Compañía de Chalco establezca en el primero de estos puntos paraderos ó estaciones.

S. M. el Emperador, con fecha 31 de Marzo próximo pasado, se ha servido expedir el acuerdo que sigue:

«Vista la solicitud que nos ha elevado la Junta menor del ferrocarril que párte de esta Corte á Tacubaya, sobre que no se conceda á la Empresa del camino de fierro de Chalco facultad para establecer paraderos ó estaciones en la citada Villa de Tacubaya: considerando que el decreto de 13 de Agosto de 1856 no concedió privilegio *exclusivo*, sino únicamente autorizó á D. Jorge Luis Hammeken, para la construccion del camino mencionado: que en esta virtud, la Junta menor del ferrocarril de Tacubaya no puede oponerse á que la Compañía de Chalco establezca en el primero de estos puntos, paraderos ó estaciones, hemos acordado que no ha lugar á la solicitud de la Junta menor del ferrocarril de Tacubaya.»

Y lo traslado á vdes. para su conocimiento.—El Ministro de Justicia, *Escudero*.—Señores de la Junta menor del ferrocarril de Tacubaya.

Número 115.

Decreto de 10 de Abril de 1865

organizando una Direccion de los ferrocarriles y otras Direcciones de puentes y calzadas, y de correos y telégrafos.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Decretamos:

Entretanto se expiden los reglamentos correspondientes, servirán de bases las siguientes para organizar la direccion de puentes y calzadas; la de caminos de fierro, correos y telégrafos; y la de minas, haciendas de beneficio y demas obras mineras; como tambien para los ingenieros generales y departamentales, y para las Juntas directivas é inspectores de bosques y selvas.

DE LA DIRECCION DE PUENTES Y CALZADAS.

Art. 1º Tiene á su cargo:

Dirigir los trabajos públicos que no estén encomendados á las otras direcciones;

La construccion, reparacion y cuidado de los caminos carreteros, calzadas, rios, puentes, canales y acueductos;

La de los edificios públicos que pertenecen al Estado ó que éste construya;

La vigilancia sobre la aplicacion de las leyes y reglamentos referentes á estos ramos;

La formacion de la Carta general del Imperio;

Comunicar los datos estadísticos de los trabajos que tiene encomendados.

DE LA DIRECCION DE LOS FERROCARRILES, CORREOS Y TELÉGRAFOS.

Art. 2º Desempeña esta Direccion sus labores por medio de tres secciones, correspondientes á los tres ramos que tiene á su cargo.

I. Son atribuciones de la de caminos de fierro:

Hacer cumplir las leyes y reglamentos sobre administracion y vigilancia, tanto sobre los ferrocarriles que pertenezcan al Estado, como sobre los de particulares;

Examinar y dar parecer sobre las solicitudes que se dirijan al Gobierno para los que se intente establecer;

Los trabajos científicos y la formacion de planos;

Consultar sobre la asignacion de las tarifas y precios de trasporte y conduccion, y los términos en que se redacten los contratos ó privilegios;

La policía de los ferrocarriles bajo el punto de vista de la seguridad pública, la conservacion de la via y del material;

La formacion de una Carta general de los caminos de fierro proyectados y de los que estén en obra, como tambien otra que abrace el proyecto general de enlace de las que deban comunicar los diversos Departamentos del Imperio. Ejecutar con este objeto los trabajos y estudios preparatorios que le designe el Gobierno.

II. A la seccion de correos está encomendado:

La organizacion de los trasportes por mar ó tierra, por correos ordinarios ó extraordinarios de la correspondencia oficial;

La organizacion y administracion para el envío, recepcion y distribucion de la correspondencia del público;

La particular ó interior de las ciudades;

Hacer cumplir las leyes y reglamentos concernientes á su ramo.

III. La Direccion de minas tiene por atribuciones:

Hacer llevar á debido efecto las Ordenanzas de Minería y demas leyes á ella referentes;

Velar sobre la buena administracion y la economía de las riquezas

minerales, procurando que en su descubrimiento y laboreo guien los conocimientos científicos;

Informar sobre las denuncias de minas, formar los planos de las que se concedan, y los de las que se hallen en laboreo;

Consultar á los explotadores;

Velar sobre los establecimientos metalúrgicos, y sobre el estado de las maquinarias ú otros motores, bajo el punto de vista de la seguridad pública y privada;

Estudiar las localidades, tanto bajo el aspecto geológico como minero, para levantar cartas geológicas y mineras, bajo un plan general y de conjunto, que permita apreciar y vulgarizar la importancia y riqueza de las numerosas vetas argentíferas del Imperio.

Art. 3º Un reglamento especial forma la planta de oficina de estas direcciones, las calidades que deban concurrir en sus empleados, los sueldos que disfruten y demas menudas obligaciones.

DE LOS INGENIEROS GENERALES.

Art. 4º En los puntos principales del Imperio, donde tengan asiento los Comisarios imperiales, se establecen Ingenieros generales para presidir á los Ingenieros departamentales y tener la direccion y vigilancia de las obras públicas de los Departamentos que les correspondan.

Art. 5º Son deberes suyos:

Recibir órdenes del Ministerio de Fomento, á que están sometidos, enviándole Memorias mensuales del estado de los trabajos que tienen encomendados, sin perjuicio de las extraordinarias que sean necesarias;

Cuidar del buen estado y construccion de los caminos, puentes, canales, acueductos, edificios públicos, y en fin, de todas las obras que se hacen por órden y cuenta del erario, y que dirigen inmediatamente los Ingenieros departamentales, de quienes recibirán mensualmente noticia del estado de sus obras;

Revisar y corregir los planos y cuentas que les presenten los ingenieros que les están subordinados;

Reunir en junta y presidir á los Ingenieros departamentales que le corresponden, para discutir y combinar las obras públicas de enlace general de sus Departamentos, y convocar otros Ingenieros generales para las obras comunes á los diversos grupos de Departamentos que tienen bajo su inspeccion;

Hacer de juez árbitro en los litigios ó diferencias que sobrevengan entre sus Ingenieros departamentales;

Consultar gratuitamente sobre las obras de que pueda resultar utilidad pública, emprendidas por particulares;

Dar informe, como peritos, en los casos que se lo pida la autoridad judicial, sin exigir retribucion alguna;

Visitar, á lo ménos una vez al año, todos los Departamentos que les están asignados, elevando un informe general del estado en que se encuentren, al Ministerio de Fomento, con las indicaciones, propuestas y proyectos que juzguen conveniente iniciar;

Concluida la estacion de las lluvias, hacer que sus Ingenieros departamentales recorran sus respectivas comarcas, haciendo que las reparaciones necesarias se efectúen en la estacion favorable;

En caso de inundaciones, temblores ú otros desastres, ocurrir al lugar en que haya ocurrido, dictar las providencias oportunas y dar parte al Ministerio;

Formar, en el mes de Noviembre de cada año, el presupuesto pormenorizado de gastos del año entrante.

Los Ingenieros generales son responsables ante el Gobierno con sus bienes habidos y por haber, de las faltas que por impericia ó malversacion puedan resultar á su cargo.

DE LOS INGENIEROS DEPARTAMENTALES.

Art. 6º En cada Departamento del Imperio existe un Ingeniero departamental para dirigir y cuidar las obras públicas de su demarcacion, sujeto y dependiente del Ingeniero general, y al que remite cada mes informe del estado de las labores que tiene bajo su cargo.

Art. 7º Sus principales obligaciones son:

Cuidar del buen estado y construccion de los caminos, puentes, canales, acueductos, edificios públicos y demas obras costeadas por órden y á cargo del erario;

Presentar con oportunidad al Ingeniero general para su exámen y aprobacion, los planos y presupuestos de todas las obras que deban emprenderse en los Departamentos donde sirven, sin cuyo requisito previo, no pondrán mano en obra alguna, excepto en los casos de notoria necesidad, urgencia ó peligro;

Dar parte al Ingeniero general de los casos en que sea menester el acuerdo ó cooperacion de los otros departamentos que estén bajo su vigilancia ó fuera de ella; lo mismo que cuando ocurran diferencias con algunos de los Ingenieros de los Departamentos limítrofes;

Extender informes gratuitos, tanto sobre las obras de utilidad pública emprendidas por particulares, como sobre los puntos que en calidad de peritos les consulten los tribunales;

Visitar, al ménos una vez al año, todo su Departamento, formando una Memoria general, que en union de las propuestas y proyectos que juzgue conveniente presentar, elevará al Ingeniero general;

Remitir igualmente á éste una relacion del estado de los caminos y de las reparaciones que deban hacerse, despues de haber recorrido los caminos de su Departamento al acabar la estacion lluviosa;

En los casos de inundaciones, temblores y otros daños, acudir al momento al lugar de la catástrofe y dictar todas las medidas prudentes, dando aviso al Ingeniero general;

Formar en el mes de Noviembre el presupuesto de gastos anuales para el año siguiente.

Los Ingenieros departamentales son responsables, con todos sus bienes, ante el Gobierno, del buen manejo de los fondos que reciben y y de la bondad de las obras que se confian á su pericia.

DE LAS JUNTAS DIRECTIVAS Y DE LOS INSPECTORES DE BOSQUES Y SELVAS.

Art. 8º Un decreto especial provee á la manera de conservar, aumentar y mejorar los bosques y selvas existentes, y de proceder al plantío de otras donde convenga, en bien de la agricultura, de la industria y de la salubridad. Establece Juntas directivas en cada Departamento, y un cuerpo de Inspectores para cuidar de la observancia de la Ordenanza de bosques y montes.

Art. 9º Son atribuciones principales de estas Juntas:

Promover todo lo que convenga en su respectivo Departamento, sea para la conservacion del arbolado de sus selvas, sea para el plantío de las que convenga establecer;

Indicar la clase de árboles que más convenga plantar en cada localidad;

Proponer medios de explotar ventajosamente el corte de maderas y árboles en favor de los propietarios y del erario público.

Art. 10. Son atribuciones principales de los Inspectores:

Facilitar al Gobierno y á las Juntas directivas cuantas noticias y datos puedan adquirir para lograrse el mejor éxito y administracion del ramo en que se les emplea;

Vigilar sobre el cumplimiento de la Ordenanza de bosques y las otras disposiciones referentes que emanen del Gobierno imperial;

Desempeñar las obligaciones comunes de su cargo y las particulares respectivas que se les encomiendan por la ley y reglamentos especiales.

Nuestro Ministro de Fomento queda encargado de la ejecucion del presente decreto.

Dado en el Palacio de Chapultepec, á 10 de Abril de 1865.—*Maximiliano.*—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles.*

Número 116.

Decreto de 15 de Abril de 1865

autorizando á la Compañía que representa el C. general Angel Trias, para construir un camino de fierro, que partiendo desde el Presidio del Norte ó desde la villa del Paso, en el Estado de Chihuahua, termine en el puerto de Guaymas.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se autoriza á la Compañía que representa el C. general Angel Trias para construir un camino de fierro que, partiendo desde el Presidio del Norte ó desde la villa del Paso, en el Estado de Chihuahua, termine en el puerto de Guaymas, ó en cualquier otro punto del Golfo de California, perteneciente al Estado de Sonora, haciéndose á la Compañía las concesiones que se expresan en esta ley.

«Art. 2º Antes de comenzar las obras del camino, se pedirá y obtendrá la aprobacion del Gobierno general, respecto de los planos y proyectos que deberán formar los ingenieros de la Compañía, previo el reconocimiento del terreno para el curso total del ferrocarril, su ancho y sistema de construccion.

«Art. 3º Los concesionarios avisarán oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde ha de pasar el ferrocarril, para que aquel nombre el comisionado ó comisio-

nados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deben cederse á la Compañía, intervendrán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose sus honorarios por aquella, lo mismo que los de los comisionados antedichos.

«Art. 4º El terreno en que se construya el camino, así como los materiales necesarios para su construccion y la de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones que necesita, se adjudicarán á la Empresa en propiedad perpetua, libres de toda retribucion, en caso de que fueren de propiedad nacional. Los terrenos y materiales de construccion pertenecientes á particulares, se le adjudicarán igualmente, previa la debida indemnizacion hecha por la Compañía á los dueños, con arreglo á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública.

«Art. 5º Los materiales de procedencia nacional ó extranjera, los demas efectos que sean necesarios para la construccion del camino, y los trenes y carruajes de trasporte, máquinas, herramientas y útiles destinados á dicha construccion, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados ó por decretar por cualquiera autoridad de la República, miéntras dure la construccion de cada tramo, conforme á los términos señalados al efecto en esta ley. Quedarán igualmente libres del cobro de cualesquiera arbitrios, impuestos ó contribuciones, el mismo camino y todos los efectos que sean necesarios para su servicio y conservacion, por el término de sesenta años, contados para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público; pero estas exenciones no las gozarán las mercancías, las cuales deberán pagar sus derechos en las respectivas aduanas y transitar por el camino con los requisitos legales.

«Art. 6º Los empleados, operarios y toda clase de trabajadores ocupados por la Compañía empresaria en el ferrocarril, estarán exentos del servicio militar por el término de la construccion del camino, excepto en caso de guerra extranjera.

«Art. 7º La Compañía podrá, conforme á las Ordenanzas de Minería y demas leyes relativas, adquirir, conservar y disfrutar las minas,

placeres de oro, criaderos de carbon, sal, agua y cualesquiera otros minerales que sean hallados ó descubiertos por ella en las obras y excavaciones ejecutadas en toda la línea del camino.

«Art. 8º El Gobierno general, los de los Estados y las autoridades locales impartirán á la Empresa todo género de proteccion y auxilio, sin perjuicio de tercero, impartiéndola las autoridades subalternas sin necesidad de órden de las superiores.

«Art. 9º Los que dañaren el camino ó lo interrumpieren de cualquiera manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa, y serán entregados inmediatamente á la autoridad respectiva, castigándose este delito con las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y cón asalto.

«Art. 10. Con el objeto de ayudar á la construccion del ferrocarril, la nacion da en perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, la mitad de los terrenos baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado del camino, èn todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una legua cuadrada cada uno; y donde tuvieren ménos de dos leguas, se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nacion y otra á la Compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el núm. 1 en el Oriente, y siguiendo en el órden numérico hácia el Occidente, de manera que el núm. 1 del lado del Norte, ó sea del lado derecho del camino, quede enfrente del núm. 1 del lado del Sur, ó lado izquierdo, á no ser que, pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos dentro de la legua lateral, hubiere puntos de interseccion con terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego, hasta el fin del camino, la numeracion prescrita para las porciones de terrenos por ambos lados.

«Art. 11. La nacion se reserva en pleno dominio, en el lado Norte ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los núms. impares 1, 3, 5, etc.; y de la misma manera se reserva, en el lado Sur ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los núms. pares

2, 4, 6, etc., cediendo en pleno y perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, las porciones señaladas con los números pares, en el lado del Norte ó derecho del camino, y de la misma manera las porciones marcadas con los números impares, en el lado Sur ó izquierdo. Si por el caso de interseccion enunciado en el art. 10 se encontraren más porciones de terrenos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados serán divididos por mitad entre la nacion y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente de legua en legua las dos alternativas de lado y de frente entre las porciones nacionales y las de la Empresa.

«Art. 12. Al presentarse los planos y proyectos de construccion, fijará el Gobierno la concesion de terrenos que deba hacerse á la Compañía para la construccion de almacenes donde fueren necesarios, y consignará tambien la obligacion de la Empresa para contribuir á la construccion del muelle ó muelles de uso público que deba haber en el puerto, bahía ó ensenada donde haya de terminar el ferrocarril.

«Art. 13. La Empresa queda obligada á establecer un telégrafo eléctrico, al lado de la via férrea. Para el cobro de los mensajes telegráficos, se formarán tarifas justas y arregladas. Los mensajes relativos á asuntos públicos, de los empleados ó agentes del Gobierno federal, serán libres de todo gravámen.

«Art. 14. Las concesiones hechas en esta ley, durarán, despues de terminada para cada tramo la construccion del ferrocarril y telégrafo, sesenta años contados desde que se ponga al uso público.

«Art. 15. La Empresa queda obligada á poner en uso, dentro del término de treinta y cinco años, las trescientas leguas que forman el total de la longitud calculada para el ferrocarril. Dichos treinta y cinco años se contarán desde la fecha de esta ley, y dentro de ese plazo se irán poniendo en uso los tramos que se vayan construyendo del ferrocarril, en los términos siguientes: Dentro de cuatro años de la fecha de esta ley, cinco leguas mexicanas por lo ménos, del camino que se debe construir, comenzando á contarlas desde el Golfo de California, en que ha

de terminar aquel. A los doce años de la fecha de esta ley, tendrá la Compañía concluidas cuarenta leguas del ferrocarril; á los quince años, ochenta leguas; á los veinte años, ciento cuarenta leguas; á los veinticinco años, doscientas veinte leguas; á los treinta años, doscientas sesenta leguas; y á los treinta y cinco años, el total de la longitud.

«Art. 16. La Compañía puede dividir y subdividir su capital en el número de acciones que juzgue oportuno, disponiendo de ellas libremente como de propiedad particular, y trasfiriendo á las personas ó á las compañías legalmente establecidas, el dominio absoluto de las mismas acciones, conforme á las leyes y reglamentos que se formen, los que se remitirán al Supremo Gobierno para su conocimiento.

«Art. 17. La Compañía no podrá enajenar ni hipotecar, en ningun caso, las concesiones que se le otorgan en esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion é hipoteca que se hiciere. Para enajenar é hipotecar las concesiones, el ferrocarril ó el telégrafo, á extranjeros ó Compañías en que haya extranjeros, se observarán las reglas siguientes: En caso de que, en virtud del derecho de hipoteca, llegare á enajenarse lo hipotecado á cualquier postor; ó en caso de que, en virtud del mismo derecho, se adjudicare lo hipotecado á los acreedores; ó en caso de que se haga desde luego la enajenacion, sin previa hipoteca, los extranjeros que por tales medios llegaren á adquirir la propiedad que ántes tenia la Empresa, serán considerados en todo como mexicanos; no podrán alegar nunca respecto de dicha propiedad derecho de extranjería, y quedarán sujetos á las leyes y tribunales de la República mexicana.

«Art. 18. Todos los terrenos de dominio particular que legalmente adquiera la Empresa, por compra, cesion ó cualquiera otro título traslativo de dominio, así como los edificios, almacenes, estaciones, maquinarias, herramientas, materiales y demas objetos que constituyen el camino, serán propiedad perpetua de los accionistas. Cuando por alguna de las causas que adelante se especificarán, caducaren las concesiones hechas en esta ley, la misma Empresa y los que hayan adquirido derechos de ella perderán la propiedad de los terrenos baldíos cedidos por el Gobier-

no, á los lados del camino; pero conservarán la propiedad y uso de todos los demas valores del tramo ó tramos ya concluidos, y del terreno en que estuvieren construidos.

«Art. 19. A medida que se vayan concluyendo los tramos del camino, fijará la Empresa la tarifa de precios de conduccion de pasajeros, mercancías, ganados y demas, comunicándolo previamente al Gobierno para su conocimiento.

«Art. 20. Queda obligada la Empresa á cobrar solamente la mitad del precio de tarifa por los trenes, municiones, tropas y empleados del Gobierno.

«Art. 21. En el término de diez y ocho meses contados desde la fecha de esta ley, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, y levantados y presentados los planos que marquen la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno.

«Art. 22. Donde el ferrocarril atravesare caminos públicos, hará la Empresa las obras necesarias para que se conserven sin inconveniente las comunicaciones por aquellos.

«Art. 23. La Compañía y todos los extranjeros que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados en todo como mexicanos; no podrán alegar, respecto de sus títulos relacionados con la Empresa, derecho de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

«Art. 24. Durante los treinta y cinco años que se debe tardar en construir el camino, y durante los sesenta más que deben durar las concesiones conforme al art. 14, queda el Gobierno obligado á no hacer otras para la construccion de ferrocarriles, ó telégrafos, en el mismo derrotero señalado á la Compañía concesionaria, á no ser á una distancia, cuando ménos, de treinta leguas mexicanas, no comprendiéndose en la anterior restriccion las concesiones que puedan hacerse de caminos ó telé-

grafos que, partiendo del ferrocarril ó telégrafo de que trata esta ley, se dirijan al interior de la República.

«Art. 25. Las concesiones otorgadas por la presente ley, caducarán por las causas siguientes:

«1ª Por enajenar, ceder ó hipotecar á un gobierno extranjero las mismas concesiones, ó el ferrocarril ó el telégrafo, bien sea en todo ó en parte.

«2ª Por enajenar, ceder ó hipotecar en todo ó en parte á individuos ó corporaciones, las concesiones, el ferrocarril ó el telégrafo, sin observar las reglas establecidas en el art. 17.

«3ª Por no cumplir en lo relativo á la presentacion de los planos, y á la construccion de los tramos y de todo el camino, con las obligaciones concernientes á los plazos fijados al efecto en esta ley.

«Art. 26. La Compañía dará inmediatamente una fianza de $30,000 (treinta mil pesos), los cuales pagará como pena en caso de no cumplir con las obligaciones concernientes á los plazos de que trata la tercera parte del artículo anterior, sin perjuicio de incurrir tambien en la caducidad de que allí se habla.

«Art. 27. Toda duda sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por la Suprema Corte de Justicia, en tribunal pleno, compuesto al ménos de la mitad y uno más del número de magistrados que deban formarlo. La Corte conocerá del caso como arbitrador en lo relativo á la sustanciacion, y como árbitro de derechos para la decision, sin que contra esto se admita ningun recurso ulterior.

«Art. 28. Las obligaciones que contrae la Empresa, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, debiéndose presentar al efecto al Gobierno las noticias y pruebas respectivas, dentro del término de seis meses, contados desde la fecha en que dichos casos hubieren ocurrido. La Corte Suprema de Justicia sacará por suerte, en tribunal pleno, de entre los ministros que la compongan, á tres de ellos, á fin de que formen una Sala á cuyo conocimiento se someterá el caso que ocurra, observándose la regla establecida en el artículo anterior, de que en la sustanciacion conozca la Sala con el carácter de arbitrador, y de árbitro

de derecho en el fallo, del que no habrá ningun recurso ulterior. En la decision se expresará si está justificado ó no el caso fortuito ó de fuerza mayor, y si ha sido ó no bastante uno ú otro para suspender las operaciones de la Compañía. Si las noticias y pruebas no se presentaren dentro del término de seis meses, contados desde la fecha en que se asegure que han ocurrido el caso fortuito ó de fuerza mayor, por sólo este hecho ya no podrá la Compañía alegar en ningun tiempo la existencia de ellos.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Chihuahua, á 15 de Abril de 1865.—*Benito Juarez.*—Al C. José M. Iglesias, Ministro de Justicia, Fomento é Instruccion pública.»

Y lo traslado á vd. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Independencia, Libertad y Reforma. Chihuahua, Abril 15 de 1865.—*Iglesias.*—C. Gobernador y comandante militar de este Estado.—Presente.

Número 117.

Decreto de Abril 17 de 1865

concediendo permiso á D. Cárlos T. Arnoux para el establecimiento de ferrocarriles en las calles de México.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—S. M. el Emperador se ha servido expedir el decreto que sigue:

MAXIMILIANO, Emperador de México:

En atencion á las ventajas que proporciona á la capital del Imperio la mejora material del establecimiento en sus calles, de ferrocarriles con trenes tirados por mulas ó caballos, decretamos:

Art. 1º Se concede á D. Cárlos T. Arnoux permiso para establecer ferrocarriles en las calles de la capital de México, con carruajes tirados por mulas ó caballos, y en ningun caso por vapor. Si alguna otra persona solicitare igual permiso para construir alguna línea en calles en que no la hubiere, se reserva á Arnoux el derecho de preferencia.

Art. 2º El permiso que se concede al mismo Arnoux, no comprende las calles que actualmente ocupa el ferrocarril de Tacubaya, ni las de la Merced, Rejas de Balvanera, Porta-Cœli, San Bernardo, Capuchinas, Cadena, Zuleta, Rebeldes, Nuevo-México, Alconedo y Providencia, por donde correrá el de México á Chalco, ni tampoco las solicitadas por la Compañía Imperial, comprendidas de la Plazuela de Buenavista, línea recta hasta el Puente de San Lázaro; de la Plazuela de San Fernando por las calles del Sapo, Victoria, Ortega, Tiburcio, S. Agustin, las de la Monterilla y el Portal, hasta el lado Norte de Catedral.

Art. 3º El trayecto que hayan de recorrer los carruajes de Arnoux, será sometido á la aprobacion del Ayuntamiento; mas las diferencias

que se susciten á este respecto entre la municipalidad y el empresario, serán decididas por nuestro Ministro de Fomento.

Art. 4º Las obras que haga ejecutar Arnoux, en nada obstruirán ni entorpecerán el libre y cómodo tránsito del público, debiendo usar al efecto de rieles convexos en las vias férreas que establezca.

Art. 5º Serán de cuenta de la Empresa las obras que haya necesidad de ejecutar para nivelar el tramo, no sólo en la parte que ocupen los carriles, sino en todo el ancho de la calle, á fin de que presente la regularidad necesaria, sin que tengan los fondos municipales que invertirse en obras que no son absolutamente necesarias á la ciudad; en la inteligencia de que en las calles en que se altere el nivel, se cambiará el de las banquetas, si el Ayuntamiento lo creyere necesario.

Art. 6º En la parte de la línea proyectada en que no haya que variar el nivel de las calles, se colocarán los rieles de manera que el empedrado siga uniformemente hasta la banqueta.

Art. 7º La Empresa queda obligada á hacer de su cuenta, lo ménos una vez al año, la limpia de las atarjeas de las calles que ocupe en la línea ó líneas, siendo á costa del Ayuntamiento la conduccion de las suciedades fuera de la ciudad, ó facilitando carros á la Empresa para verificarlo.

Art. 8º La conservacion de la parte de empedrado comprendida entre los rieles y dos varas más á cada lado, será exclusivamente de cuenta de la Empresa, la cual hará las reparaciones siempre que se lo prevenga el Ayuntamiento.

Art. 9º La Fontanería de la ciudad podrá colocar y reponer sus tubos debajo de los tramos ocupados por los ferrocarriles, sin otro requisito que el aviso del fontanero al director, designando la hora en que haya de practicarse la operacion, para que éste mande operarios que ejecuten la reparacion del empedrado en la parte que queda á su cargo.

Art. 10. No podrán colocarse dos vias férreas en una misma calle. En el caso de que otra Empresa de gran comunicacion pretenda establecer su línea desde las calles de la ciudad, será preferida á la Empresa Arnoux, siempre que ésta no tenga ya construida la via.

Art. 11. Será obligacion de la Empresa que los agentes de policía en servicio transiten en sus carruajes, y llevar asimismo la correspondencia cuando se establezcan sucursales del correo; sin que por estos servicios perciba cuota alguna.

Art. 12. En caso de que sobrevengan accidentes en los ferrocariles por causa de la Empresa ó sus agentes, serán á cargo de ella las consecuencias; pero la policía cuidará de que el público no entorpezca y obstruya la línea.

Art. 13. Arnoux queda obligado á tener construidas y en estado de servicio, á los veintiun meses de la fecha de esta concesion, tres millas (ó 4,830 ms.), y á garantizar dentro de diez meses, con una caucion á satisfaccion del Ayuntamiento, la ejecucion de la obra material de las vias.

Art. 14. Los trenes, herramientas y cuanto fuere necesario para la construccion y servicio del ferrocarril, serán libres á su introduccion, de todo impuesto, aun del municipal y de peajes; mas para que esta gracia pueda hacerse efectiva, deberá el empresario solicitar en cada caso, por conducto del Ayuntamiento, la órden especial de nuestra Secretaría de Hacienda, mediante aviso de la de Fomento, especificando en el ocurso respectivo la especie y cantidad de los objetos á que se refiera.

Art. 15. Arnoux podrá formar una Compañía que lleve á efecto la empresa á que se refiere esta concesion; pero las personas que la compongan, sean ó no mexicanas, no podrán en caso alguno alegar derechos de extranjería, cualesquiera que sean los perjuicios que puedan resentir sus intereses, ya por trastornos generales ó locales, ya por cualquiera otra causa; y cuantas diferencias puedan sobrevenir, se ventilarán y decidirán ante los tribunales y por las leyes del Imperio.

Art. 16. Si por causa de accidentes imprevistos y ajenos de la voluntad del empresario, no pudiere llevar á efecto la obligacion á que se le sujeta en el art. 13, el Gobierno, tomando en consideracion esas causas, le otorgará una próroga proporcionada á lo que exijan las circunstancias: mas en caso de que sin esos motivos no esté establecido el ferrocar-

ril en la extension de los 4,830 metros que el referido artículo expresa, dentro del plazo fijado, se tendrá por caduco este permiso y no podrá producir efecto alguno.

Art. 17. Las diferencias que puedan ofrecerse entre el empresario y la Municipalidad, se decidirán por nuestra Secretaría de Fomento.

Dado en el Palacio de México, á 17 de Abril de 1865.—*Maximiliano.* —Al Ministro de Fomento.

Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Número 117 bis.

Abril 20 de 1865.

Reglas aprobadas por el Ministerio de Fomento para el establecimiento de vias férreas en la ciudad de México, por la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—México, 20 de Abril de 1865. —En vista de lo solicitado por vd. en el escrito que con fecha 28 de Marzo próximo pasado presentó á nombre y como director de la Compañía Imperial del camino de hierro de México á Veracruz;

Teniendo en cuenta que para el servicio de la estacion, así como para mayor facilidad de los pasajeros y recepcion y reparto de los cargamentos, necesita dicha Compañía que los trenes recorran algunas calles; y

Teniendo presente las reglas dadas para el ferrocarril urbano de D. Cárlos T. Arnoux, de acuerdo con las condiciones propuestas por el Ayuntamiento de México, este Ministerio accede á lo que se pretende en la citada solicitud, bajo los términos siguientes:

1º Se concede á la Compañía Imperial Mexicana del camino de hierro de México á Veracruz, permiso para establecer vias férreas con carruajes tirados por mulas ó caballos, y en ningun caso por vapor, en las calles de esta capital que á continuacion se expresan:

Las comprendidas en línea recta desde la plazuela de Buenavista hasta unirse con el ferrocarril que actualmente toca en la esquina de la calle de San Hipólito.

Las calles de las Escalerillas, Santa Teresa, Hospicio de San Nicolás, de la Santísima, Andalecio y Puente de San Lázaro.

Del punto en que toca el ferrocarril de Tacubaya en la glorieta del

Paseo de Bucareli, siguiendo en línea recta hácia el Sur por el mismo Paseo, hasta la esquina en que desemboca la calle formada por el frente de la Ciudadela, por cuya calle continuará la via y por las llamadas del Paseo, del Sapo, Victoria, Ortega, Tiburcio, San Agustin, las de la Monterilla y el Portal de Mercaderes hasta el lado Norte de la Catedral.

2º La Compañía Imperial Mexicana dará aviso al Ayuntamiento de esta capital previamente á la construccion de las vias.

3º Las obras que ha de ejecutar la Compañía, en nada obstruirán ni entorpecerán el libre y cómodo tránsito del público, debiendo usar al efecto de rieles convexos en las vias férreas que establezca.

4º La Compañia hará que los directores del ferrocarril urbano y del de Tacubaya combinen las horas en que se hayan de verificar los viajes, y establezcan los vigías y precauciones necesarias para evitar una colision en el punto ó puntos en que se atraviesen las vias.

5º Serán de cuenta de la Compañía las obras que haya necesidad de ejecutar para nivelar el tramo, no sólo en la parte que ocupan los carriles, sino en todo el ancho de la calle, á fin de que presente la regularidad necesaria, sin que tengan los fondos municipales que invertirse en obras que no son absolutamente indispensables á la ciudad; en la inteligencia de que en las calles en que se altere el nivel, se cambiará el de las banquetas si el Ayuntamiento lo creyere necesario.

6º En la parte de la línea proyectada en que no haya que variar el nivel de las calles, se colocarán los rieles de manera que el empedrado siga uniformemente hasta las banquetas.

7º La Compañía queda obligada á hacer de su cuenta, lo ménos una vez al año, la limpia de las atarjeas de las calles que ocupen las líneas; siendo á costa del Ayuntamiento la conduccion de las suciedades fuera de la ciudad, ó facilitando carros á la Compañía para verificarlo.

8º La conservacion de la parte de empedrado entre los rieles y dos varas más á cada lado, será exclusivamente de cuenta de la Compañía, la cual hará las reparaciones siempre que se lo prevenga el Ayuntamiento.

9º La Fontanería de la ciudad podrá colocar y reponer sus tubos debajo de los tramos ocupados por los ferrocarriles, sin otro requisito que el aviso del fontanero al director, designando la hora en que haya de practicarse la operacion, para que éste mande operarios que ejecuten la reparacion del empedrado en la parte que queda á su cargo.

10. No podrán colocarse dos vias férreas en una misma calle. En el caso de que otra Empresa de gran comunicacion pretenda establecer su línea desde las calles expresadas en la primera condicion, será preferida á la Compañía Imperial Mexicana, siempre que ésta no tenga ya construida la via.

11. Será obligacion de la Compañía, que los agentes de policía en servicio transiten en sus carruajes, y llevar asimismo la correspondencia cuando se establezcan sucursales del correo, sin que por estos servicios perciba cuota alguna.

12. En caso que sobrevengan accidentes en los ferrocarriles por causa de la Compañía ó sus agentes, serán á cargo de ella las consecuencias; pero la policía cuidará de que el público no entorpezca y obstruya la línea.

13. Este permiso se entiende concedido sin perjuicio de los derechos que legalmente goza la Empresa del ferrocarril de México á Tacubaya.

14. Las diferencias que puedan ofrecerse entre la Compañía y la Municipalidad, se decidirán por el Ministerio de Fomento.

Lo que pongo en conocimiento de vd. como resultado de su ya mencionado ocurso, esperando me manifieste su conformidad con las expresadas condiciones.—El Ministro de Fomento, *L. Robles.*—Sr. D. Antonio Escandon, director de la Compañía Imperial Mexicana del camino de fierro de México á Veracruz.

Número 118.

Comunicacion de 29 de Mayo de 1865

para que los viajes del ferrocarril de México á Veracruz en la parte construida, se verifiquen de manera que sea corta la permanencia de los pasajeros en aquel puerto.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—México, Mayo 9 de 1865.—Al salir de esta capital el Sr. Lloyd me ofreció que, cuando llegase á Veracruz, haria organizar los viajes del ferrocarril de manera que la permanencia de los pasajeros en aquel puerto fuese lo más corta posible, saliendo al efecto el tren cada dos horas del arribo de los paquetes y buques, para activar el movimiento y evitar toda eventualidad en la salud de los mismos pasajeros, principalmente en la estacion desfavorable.—Como este Ministerio se interesa vivamente en todo lo que tiene relacion con el buen servicio del ferrocarril, y desea que éste adquiera la aceptacion pública que merece y á que por su grande importancia está llamado, he creido conveniente dirigirme á vd., como lo verifico, con el fin de que se sirva informar si ya se establecieron los viajes del modo indicado, ó cuándo ha determinado la Empresa plantear tan recomendable mejora.—El Ministro de Fomento, *L. Robles.*—Sr. D. Antonio Escandon, director de la Compañía imperial mexicana del ferrocarril de Veracruz á México.

Es copia. México, Mayo 9 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, *Manuel Orozco.*

Número 119.

Comunicacion de 3 de Junio de 1865

participando haber sido abierto á la circulacion el puente tubular de hierro sobre las márgenes del rio Jamapa, correspondiente al ferrocarril de Veracruz á Medellin.

Ministerio de Fomento.—Prefectura política de Veracruz.—Veracruz, Junio 3 de 1865.—Exmo. Sr.—Habiéndose dado parte á esta Prefectura por la Junta directiva del ferrocarril de Medellin, de que estaba concluido el puente tubular de hierro, destinado á unir las dos márgenes del Jamapa, dispuso que tres ingenieros nombrados por ella, pasasen á hacer en dicho puente los reconocimientos teóricos y prácticos que juzgasen convenientes.—Así se verificó, haciéndose pasar á mi presencia una máquina con peso de 56 toneladas, primero lentamente y despues á todo vapor; en seguida volvió á pasar esa máquina de la misma manera con otra que pesa 18 toneladas; despues se situaron ambas máquinas en el centro del puente, y no habiendo cedido éste, é informado los ingenieros que lo consideraban en un estado perfecto, ha sido abierto hoy á la circulacion.—Lo que tengo el honor de participar á V. E. para conocimiento de S. M. el Emperador.—Dios guarde á V. E. muchos años.—El Prefecto superior político, *D. Bureau.*—Al Exmo. Sr. Ministro de Fomento.—México.

Es copia. México, Junio 8 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, *Manuel Orozco.*

Número 120.

Resolucion de 22 de Junio de 1865

acordando definitivamente á Luis Binel la concesion para construir el ferrocarril de México á Cuautitlan y aprobando el plano que presentó.

Ministerio de Fomento.—México, Junio 22 de 1865.—En vista de la comunicacion de vd., fecha 17 del actual, de las notas que ha manifestado firmadas por el Sr. Lloyd, y despues de examinado el plano y perfil presentados por vd., todo concerniente al camino de fierro de México á Cuautitlan, este Ministerio aprueba dicho plano y perfil, y considera cumplidas las condiciones impuestas en la promesa de concesion decretada por S. M. el Emperador el 3 de Abril último, declarando en consecuencia quedar definitivamente hecha la expresada concesion para el mencionado ferrocarril, con arreglo á las cláusulas convenidas por ambas partes, segun consta por los dos ejemplares firmados desde aquella época, y de los cuales uno se conserva en este Ministerio y el otro fué entregado á vd.

Lo que participo á vd. para su inteligencia y fines consiguientes. —El Ministro de Fomento, *Luis Robles.*—Sr. D. Luis Binel, empresario del ferrocarril de México á Cuautitlan.

Número 121.

Informe de 3 de Julio de 1865

sobre los adelantos obtenidos en la construccion del ferrocarril de México á Veracruz.

Ferrocarril Imperial Mexicano.—México, Julio 3 de 1865.—Exmo. Sr.—En atencion á los deseos que me ha manifestado V. E., tengo el honor de participarle las noticias que sobre el estado actual de las obras de construccion de este ferrocarril, me han remitido el ingeniero en jefe de la Compañía Imperial, el representante de los contratistas y el agente financiero de los mismos. Al imponerse de ellos, estoy seguro que V. E. se convencerá de que los adelantos hechos en esta Empresa gigantesca son sumamente satisfactorios, á pesar de los pocos meses que han trascurrido desde que se iniciaron los trabajos.

El cálculo de la Compañía, cuando se formó, era de hacer principiar los trabajos desde el 1º de Noviembre; y efectivamente, todo el personal, tanto de los ingenieros como de los constructores, se halló sobre el terreno en esa fecha. Pero quedaron sin trabajo hasta fines de Enero, época en que el Gobierno de S. M. I. dió su sancion á la concesion del privilegio; y perdieron de esta manera los tres meses del año más favorables para la prosecucion de los trabajos y para el trasporte de materiales al interior: así es que si los trabajos hubieran podido principiarse á la llegada de los ingenieros, la obra estaria infinitamente más avanzada.

Sin embargo, á pesar de todas las dificultades que se han presentado, hay que felicitarse del progreso que se ha hecho en la obra.

Del informe del Sr. coronel Talcott, resulta: que los planos para la construccion están completados por una extension de 67 millas de la línea, y que dentro de muy poco tiempo, los correspondientes á 45 millas adicionales, estarán en manos de los contratistas, haciendo en todo una extension de 112 millas, sobre las cuales éstos podrán proseguir los trabajos, conforme al mapa adjunto.

El número de ingenieros y ayudantes empleados en este servicio, es de 30, sin contar los dibujantes y secretarios. Y á la fecha los gastos han subido hasta $46,000.

Se ve, por el informe que da el Sr. Tarmer á nombre del Sr. Lloyd, representante de los contratistas (Smith, Knight y Cª), que las obras de construccion se prosiguen con la mayor actividad, simultáneamente en un gran número de puntos, desde Veracruz hasta México, y se calcula que en breve tiempo una tercera parte de la línea estará completada, y que para fines del año entrante quedará concluida probablemente la línea de México á Puebla.

Además de las obras de construccion, se han hecho grandes mejoras en las secciones que se hallan ya en explotacion de Veracruz y de Guadalupe, á fin de que presenten éstas la misma perfeccion y solidez con que se distinguen los ferrocarriles principales de Inglaterra. Estos trabajos equivalen á una construccion parcial de esas líneas.

Una doble via está construyéndose desde Veracruz á la union del ramal de Medellin, para evitar los inconvenientes que resultan del tránsito de los trenes sobre la línea principal.

Para facilitar la explotacion en el ferrocarril de Guadalupe, se construye tambien otra doble via desde México hasta Guadalupe. En fin, se ha establecido un telégrafo para el servicio de la Compañía, desde Veracruz á Paso del Macho.

El número de operarios, ingenieros ó inspectores actualmente empleados por los contratistas, es de 5,850; número que irá siempre aumentando con el progreso de las obras.

El capital gastado hasta la fecha por los contratistas, segun el informe del Sr. Crawley (agente financiero de Smith, Knight y Cª), tanto

para las obras de construccion cuanto para la compra y trasporte de materiales, es de $1.008,230..... .....$ 1.008,230

Adicionando á esta suma los desembolsos hechos por el departamento de los ingenieros..... 46,000

El total del capital gastado por el ferrrocarrril, asciende á $ 1.054,230

Tal es el resúmen de las operaciones de los distintos departamentos de la Compañía hasta la fecha: al principiar era necesario organizar todos los servicios en las diferentes partes de la línea; pero hecha ya esta organizacion, el número de operarios se aumenta cada dia y el capital desembolsado crece con una progresion prodigiosa, proporcionando el trabajo, el bienestar y la riqueza en todos los Distritos por donde pasa la línea.

Al presentar á V. E. esta reseña, tengo el honor de suscribirme, con las expresiones de mi más distinguida consideracion,—Su muy obediente servidor, *Eduardo Kirkpatrick.*—Agente de la Compañía Imperial del Ferrocarril Mexicano.

TRADUCCION.

Ferrocarril Imperial Mexicano.—Oficina del contratista, 1ª calle de Plateros núm. 3.—México, Junio 28 de 1865.—Sr. D. Eduardo Kirkpatrick, agente de la Compañía del Ferrocarril Imperial Mexicano (limitada).—Muy Sr. mio:—En contestacion á su carta oficial del 31 de Mayo, pidiendo noticias del estado de las obras de este ferrocarril, tengo que manifestar á vd. que los Sres. Smith, Knight y Cª (limitada), contratistas para la construccion de dicho ferrocarril, están adelantando con la rapidez posible, en el cumplimiento de sus obligaciones para con la Compañía que vd. representa, á pesar de la demora en la ratificacion de la concesion, la cual empieza á contarse apénas desde el 24 de Enero próximo pasado, y no obstante la actual estacion malsana del Distrito del Chiquihuite, y la pérdida de tiempo desde nuestra llegada al país, en 1º de Noviembre de 1864 hasta la fecha ya indicada, que, séame per-

mitido observar, nos privó del provecho de tres meses del tiempo más favorable del año, para llevar adelante las operaciones para las cuales estábamos completamente preparados.—Sin embargo, los adelantos hechos desde que principiamos, son de tal naturaleza, que nos justifican en la firme creencia de que el presente contrato celebrado por los Sres. Smith, Knight y Cª (limitada), será debidamente llenado dentro del término estipulado.

Obsequiando, pues, su comunicacion arriba citada, tengo el honor de poner en su conocimiento los siguientes pormenores:

VERACRUZ.

Se han colocado mesas giratorias y rieles desde la extremidad de la línea en dicha ciudad hasta el muelle del Gobierno, por cuyo medio se puede desembarcar de las lanchas y cargar de una vez en los wagones, los materiales de construccion y explotacion.

Se ha continuado la línea desde la estacion original hasta adentro de la ciudad, y los trenes salen ya de un punto cercano del lugar de desembarque.

Varios edificios están muy adelantados, como son los talleres y la cochera para las locomotivas, y se preparan las oficinas para las estaciones de pasajeros, etc., etc.; todo lo que sin duda será concluido para fines del presente año.

El número de trabajadores ocupados en estas obras llega á 150 hombres por término medio.

DE VERACRUZ Á PASO DEL MACHO (COMPLEXION).

Las obras practicadas en la complexion de esta parte de la línea en los meses de Febrero, Marzo, Abril y Mayo, han consistido principalmente en zanjas, alcantarillas, embalastado, ensanche de terraplenes y excavaciones, y construccion de edificios para estaciones, cuyas obras todas, con excepcion de la de las estaciones, fué preciso suspenderlas el dia 31 del pasado, por motivo de la temporada malsana.

Para lograr un buen sistema de desagüe, con el objeto de que las aguas no causasen perjuicio á la línea, fué necesario cortar zanjas por ambos lados, de cuyo trabajo se han hecho hasta la fecha cosa de treinta y dos kilómetros.

Las alcantarillas y puentes que existian eran de madera, y de aquí la necesidad de reponerlos con piedra y ladrillo. De éstas se han reconstruido el mayor número posible de mampostería, ántes de comenzar el tiempo lluvioso. Los concluidos hasta ahora son treinta y uno, quedando cerca de cuarenta más para completar la totalidad.

De embalastado poco se ha hecho, comparativamente, por lo mucho que escasea material á propósito en estas comarcas; sin embargo, se han completado unas ocho millas, ó sean 12.8 kilómetros.

Hay en construccion tres estaciones para carga y pasajeros, además de la de Veracruz, á saber: en la Tejería, la Soledad y Paso del Macho, siendo las únicas que se creen necesarias para el uso del tráfico de esta parte del camino.

A consecuencia de que los trenes de la Compañía del ferrocarril de Medellin pasaban por las primeras tres millas de la línea de Veracruz á Paso del Macho, causando una molestia constante al tráfico de esta última, fué indispensable colocar una segunda via para el uso especial de la Compañía de Medellin. Los terraplenes, excavaciones y zanjas de esta obra están concluidos, y tan luego como lleguen los durmientes que se esperan diariamente, se completará la doble via dentro de pocas semanas.

Además de lo mencionado, se han hecho otras muchas obras menores en la misma division.

El número de trabajadores empleados en dichas obras ha llegado generalmente á 1,100 diarios como sigue:

Colocacion de rieles	62
Cambio de durmientes	34
Embalastado	230
A la vuelta	326

De la vuelta	326
Zanjas	200
Ensanche de excavaciones y terraplenes	200
Carpinteros	56
Albañiles	103
Construccion de estaciones	116
Línea de Medellin	99
	1,100

PASO DEL MACHO Á LAS CUMBRES DE MALTRATA.

En esta division se hallan los trabajos en activa operacion en cuatro puntos, á saber: en las Cumbres de Maltrata, en Maltrata, en Orizaba y en el Potrero.

En el primero de estos lugares (las Cumbres) se trabajan dos secciones de obra muy pesada con mucha rapidez, estando completada ya más de la mitad. Se van á comenzar inmediatamente operaciones en otras tres secciones, y se están haciendo todos los preparativos para completar los correspondientes túneles y viaductos.

En el segundo punto (Maltrata) se están haciendo dos secciones de obras muy importantes, completando con las ya mencionadas cerca de once kilómetros de la línea de las montañas, que se cree serán concluidas ántes que acabe el año; y como hasta ahora no se ha experimentado falta de brazos, no hay motivo para que no se acabe casi otro número igual de secciones en esta parte de la línea, para la misma fecha.

En Orizaba el trabajo es poco pesado, y no se encuentra muy adelantado todavía, pero se ha comenzado bien; y si el tiempo y otras circunstancias lo permiten, no debe haber razon para que no se complete la línea desde la Barranca de Metlac hasta el Ingenio, en todo el presente año.

Por el Potrero hay en obra más de once kilómetros, que se concluirán dentro de pocas semanas, y se podrá hacer otro trecho igual tan luego como se determine la línea hasta Córdoba.

En cuanto al número de ingenieros y trabajadores, hay en las *Cumbres:*

Ingenieros é inspectores.....		6
Trabajadores.....	1,200	

EN MALTRATA.

Ingenieros é inspectores.....		3
Trabajadores.....	400	

EN ORIZABA.

Ingenieros é inspectores.....		6
Trabajadores.....	100	

EN EL POTRERO.

Ingenieros é inspectores.....		5
Trabajadores.....	200	
Total 1,920.....	1,900	20

Esto es exclusivo de los ingenieros de la Compañía Imperial y empleados de los departamentos de proveeduría y trasportes, que ocupan un buen número de personas; de manera que el total podrá calcularse en 2,500.

DE LAS CUMBRES DE MALTRATA HASTA LA UNION CON EL RAMAL DE PUEBLA.

Las obras de esta division se comenzaron el dia 12 del actual con seiscientos hombres, y están adelantando satisfactoriamente. Siento no poder dar detalles sobre esta porcion de la línea, porque el tiempo de nuestro agente se ha ocupado enteramente en la organizacion de sus trabajadores por dicho rumbo, y en colocarlos en distintos puntos.

PUEBLA Á MÉXICO.

Las obras de terracería de esta division se hallan muy adelantadas, pues el trecho de la Villa de Guadalupe hasta enfrente de la hacienda de Xala ocupa una distancia de 73 kilómetros. Las obras de mampos-

tería en toda esta porcion avanzan rápidamente, y están llegando á su complexion. Estas obras, como igualmente las de terracería y mampostería hasta la union con el ramal de Puebla, se concluirán sin duda para fines del año corriente. Además se ha formado y completado una doble via desde la garita de Vallejo hasta la estacion de Guadalupe. Las obras de mampostería para los puentes de la última parte están para concluirse.

El número de hombres trabajando en esta division llega á 970 diarios.

El número de trabajadores ocupados diariamente por Smith, Knight y Cª (Limitada) en la construccion del ferrocarril de Veracruz á México, hasta fines del mes próximo pasado, podrá estimarse en 5,320, como sigue:

En Veracruz	150
Veracruz á Paso del Macho	1,100
Paso del Macho á las Cumbres	2,500
Cumbres de Maltrata á la union con el ramal de Puebla	600
Puebla á México	970
	5,320

No hay duda que este número aumentará al doble hasta fines del año.

Por lo expuesto se verá que, á pesar de la demora y otros obstáculos arriba mencionados, se han hecho progresos muy considerables hácia el cumplimiento de nuestra árdua tarea, y se puede considerar que de la extension total de la línea tenemos una tercera parte ó más, bien adelantada hácia su complexion.

En lo que respecta á trabajadores y por lo que se pueda calcular en la actualidad, no habrá dificultad en conseguir el número suficiente en el país para llevar á cabo la construccion de la línea entera dentro del término convenido.

El trasporte de los materiales, rieles, etc., para el interior, desde que llegan á Veracruz, se está efectuando con el mayor vigor, no obstante

el pésimo estado del camino real de Paso del Macho á México, que nos impide seriamente abastecer nuestros agentes con lo necesario para la construccion de las obras.

En conclusion, y para su mejor gobierno, acompaño á vd. copia de una comunicacion que acabo de recibir de nuestro agente financiero, Sr. D. W. S. Crawley.

México, Junio 28 de 1865.—Sr. D. W. Farmer, secretario de los Sres. Smith, Knight y Cª—México.—Muy señor mio:

Para el conocimiento de S. M. la Emperatriz de México, tengo que manifestar á vd. que hasta la fecha los Sres. Smith, Knight y Cª, á quienes tengo el honor de servir, han invertido en México, en la empresa que tienen contratada con la Compañía del ferrocarril imperial mexicano, la suma de libras esterlinas..... 105,850

Los Sres. Smith, Knight y Cª han comprado en Europa, y remitido á México, materiales, rieles, etc., por valor de.....	32,960
Estos causan por fletes y otros gastos.....	4,836
Han pedido igualmente varios efectos y materiales de Europa y los Estados-Unidos por una suma grande, y de ésta llega lo embarcado á.....	8,000
Estos pedidos no incluyen los contratos celebrados en México para durmientes, que importan por sólo el presente año.....	50,000
	£ 201,646
Tampoco comprenden los pedidos, de cuyos pormenores no estoy impuesto, que mi principal, el Sr. Lloyd, el ingeniero en jefe y representante de los Sres. Smith, Knight y Cª en México, está llenando actualmente en Europa. Lo que hace un desembolso total hasta el dia, de.....	£ 201,646
ó sea en pesos mexicanos, á 48ch.....	$ 1.008,230

Los gastos que tienen que hacer los Sres. Smith, Knight y Cª, como vd. sabe, aumentan diariamente; y como para las atenciones de la segunda division únicamente se necesitan $60,000 en el presente mes, y se desea y se espera mayor número de trabajadores en ésta y las demas divisiones, dia por dia, debo calcular que en cada mes venidero tendrémos mayores desembolsos en efectivo que hasta ahora.

En el 19 de Abril próximo pasado, víspera de la salida del Sr. Lloyd para Inglaterra, los desembolsos de los Sres. Smith, Knight y Cª en México, llegaban á la suma de £41,672, ó $208,360. El 19 del actual, ó sea en un intervalo de dos meses, los egresos y compromisos han ascendido hasta la suma que doy más arriba, lo que prueba evidentemente que los Sres. Smith, Knight y Cª no han rebajado en sus esfuerzos desde la marcha del Sr. Lloyd.

Soy de vd. atento y seguro servidor (firmado) *W. S. Crawley*, agente financiero.

En la esperanza de que estos pormenores llenen los deseos de vd., me repito su obediente servidor. Por W. Lloyd, representante de Smith, Knight y Cª (firmado), *W. Farmer*.

P. D. Despues de escrita la presente, me ha informado el Sr. Braniff, inspector general de las obras, quien acaba de llegar de Puebla, que la fuerza ocupada en la division de Puebla se ha aumentado hasta *mil seiscientos* hombres.

Ferrocarril imperial mexicano.—Oficina del ingeniero en jefe.—Núm. 248.—México, Junio 28 de 1865.—Sr. D. Eduardo Kirkpatrick, agente principal de la Compañía del ferrocarril imperial mexicano.—Muy señor mio.—Obsequiando el deseo manifestado por vd., para saber los adelantos hechos en la preparacion de la línea del ferrocarril imperial mexicano, para los contratistas, el número de ingenieros empleados y el importe de lo invertido en estas obras científicas, tengo que informar á vd. que se ha establecido el trazo de cerca de cuarenta y dos millas de línea, cuyos planos para la construccion se han entregado á los contratistas, además de las veinticinco millas al Este de Gua-

dalupe, en que una parte del trabajo se habia completado en 1864, haciendo por todo unas sesenta y siete millas, donde los contratistas pueden concentrar una fuerza de trabajadores.

Se han recibido en esta oficina planos y perfiles de cuarenta y cinco millas que no han sido aprobados, habiéndose indicado á los ingenieros residentes ciertos cambios que están ya en práctica. Casi todos estos últimos planos se pueden poner á la disposicion de los contratistas dentro de una ó tres semanas.

De dicha línea hay tres millas de línea montañosa, muy pesada, entre Orizaba y Boca del Monte: el trazo de ocho millas está muy avanzado: planos de dos millas se están revisando por los respectivos ingenieros, de acuerdo con las indicaciones emanadas de esta Direccion, y todo está comprendido en las cuarenta y cinco millas ya mencionadas.

En el Chiquihuite hay dos ingenieros ayudantes desde hace más de dos meses. Los planos de estos señores no han sido remitidos todavía; pero el ingeniero avisa en su último informe de 10 de Junio, que espera concluir el trazo de los terrenos por aquel paso dificultoso, para principios de Julio.

El ingeniero residente de las diez y seis millas abajo del ramal de Puebla, todavía no remite sus planos. Este señor fué nombrado para aquel trabajo hasta 1º de Mayo próximo pasado.

El número de ingenieros residentes empleados por este Departamento, son quince, con igual número de ayudantes, sin contar secretarios y dibujantes.

Los desembolsos y compromisos, por servicios en México, equipo de ingenieros y gastos de trabajo en abrir la línea, llegarán á fin del actual trimestre (30 del actual) á cuarenta y seis mil pesos. Hasta la fecha suben á $31,000.

Soy de vd. atento seguro servidor, *A. Talcott.*

RESUMEN

de la línea trazada y entregada á los contratistas, y de la parte remitida para su aprobacion, segun instrucciones de esta oficina.

INGENIEROS RESIDENTES	Línea aprobada y pasada á los contratistas	LINEA PARA APROBARSE	
Baylis y Norris	Millas 8 8/10	3	Al Este de la Barranca de Metlac.
Baylis y Toot	,, ,,	6	
R. H. Talcott	,, 2 1/10	2	Línea de las montañas.
Beck y Cooper	,, ,,	2	Idem idem.
Simons	,, 2		
Dechert	,, 11 1/10	3	En los Llanos.
King	,, 4 1	16	Idem idem.
G. R. Talcott	,, 13 8	13 8	Idem idem.
Línea alternada	41 9	45 8	
Smith, Knight y Comp.	17		

A. TALCOTT.

Número 122.

Disposicion de 14 de Julio de 1865

previniendo á la Empresa del ferrocarril de México á Chalco, que en la parte de via que cruza el Paseo de Bucareli se pongan rampas empedradas para facilitar la circulacion de los carruajes.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—México, Julio 14 de 1865.—Siendo un tropiezo para la fácil y cómoda circulacion de los carruajes que concurren al paseo de Bucareli, la altura á que se ha elevado la via férrea que vdes. construyen, atravesando dicho paseo, es necesario que con la debida prontitud dispongan que á los costados del camino se establezcan rampas empedradas, bien repartidas, y suaves declives, para evitar el inconveniente ya indicado.—El Ministro de Fomento, *Luis Robles.*—Sres. D. Francisco Arbeu y socios, empresarios del ferrocarril de México á Chalco.

Ferrocarril de México á Chalco.--Direccion general.--México, Julio 15 de 1865.—Esta Empresa ha recibido la comunicacion de V. E., fecha de ayer, en que se sirve comunicarle sean construidas rampas empedradas, bien repartidas, en el paso de la via férrea que cruza el Paseo de Bucareli. La Empresa tiene el gusto de contestar á V. E., manifestándole que las referidas rampas se estaban construyendo ya, y que hoy mismo quedarán concluidas.

Protestamos á V. E. las consideraciones de nuestro aprecio y respeto.—*Arbeu y socios.*—Exmo. Sr. Ministro de Fomento.

Son copias. México, Julio 15 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, *Manuel Orozco.*

Número 123.

Decreto de 27 de Julio de 1865

refaccionando con cincuenta mil pesos la Empresa del ferrocarril de Veracruz á Medellin.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Atendiendo á la conveniencia de fomentar las empresas de utilidad pública, y á la necesidad que siente el país de comunicaciones rápidas y baratas;

En vista de la exposicion y proposiciones de la Junta directiva del ferrocarril de Veracruz á Medellin, decretamos:

Art. 1º Nuestro Gobierno refacciona, en calidad de accionista, la Empresa del camino de fierro de Veracruz á Medellin, con la suma de cincuenta mil pesos en efectivo, representando por este motivo en dicha Empresa el valor á que da lugar esta exhibicion, comparado con el que tiene el ferrocarril mencionado y todos sus accesorios.

Art. 2º La Junta directiva del ferrocarril, en presencia del avalúo del camino, obras anexas, útiles y accesorios, que se practicará por dos peritos nombrados respectivamente por el Gobierno y la misma Junta, y un tercero de comun acuerdo en caso de discordia, aumentará debidamente las acciones que representan el capital social hasta cubrir al Gobierno los cincuenta mil pesos de la refaccion.

Art. 3º La exhibicion de los cincuenta mil pesos con que nuestro Gobierno refacciona á la Empresa, tendrá lugar por mensualidades de á diez mil pesos, que comenzarán á contarse desde el dia 15 del próximo mes de Agosto en adelante, y que satisfará la Administracion de Rentas de Veracruz en virtud de las órdenes que al efecto expedirá nuestra Secretaría de Hacienda, para que la Aduana marítima de aquel puerto facilite los fondos necesarios á la expresada Administracion.

Art. 4º Los cincuenta mil pesos que se conceden á título de refaccion, serán invertidos única y exclusivamente en la mejora material de la via, á fin de dar impulso á su explotacion; pero de ninguna manera y bajo sentido alguno se dedicarán, ni en la más pequeña parte, al pago de deudas, exceptuándose sólo la que el ferrocarril de Medellin haya contraido con el de Orizaba.

Art. 5º Además de adquirir el Gobierno todos los derechos que los Estatutos de la Compañía reconstituida del ferrocarril de Veracruz á Medellin conceden á los accionistas, gozará, respecto del capital que representen las acciones que adquiere por los cincuenta mil pesos, las preferencias y privilegios que las leyes otorgan al último refaccionario.

Art. 6º El Prefecto político de Veracruz, como agente de nuestro Gobierno, representará en la Junta de accionistas al ferrocarril de Medellin, los derechos y acciones que por esta refaccion correspondan.

Art. 7º El Gobierno, al acceder á la refaccion, no queda sometido á las cláusulas de los Estatutos de la Compañía reconstituida del ferrocarril deVeracruz á Medellin, aprobados por su Junta directiva el 15 de Febrero de 1864, sino en la parte á que hace referencia el artículo 5º de este decreto, considerándose en consecuencia libre de toda reclamacion ó compromiso que tenga relacion con la Empresa.

Art. 8º El Gobierno tendrá derecho de hacer el trasporte por el ferrocarril, de sus tropas, efectos y materiales de guerra, por la tercera parte del precio de tarifa, y el de trabajadores, materiales ó cualquiera efecto que interese al servicio público, por la mitad del precio señalado en la misma tarifa. El trasporte de las cartas y pliegos del correo se hará gratuito, así como el de los empleados de este servicio.

Art. 9º La Junta general de accionistas, ó la directiva competentemente autorizada por ésta, manifestará desde luego clara y terminantemente la admision de todas las expresadas condiciones para que tenga efecto este decreto.

Dado en el Palacio de México, á 27 de Julio de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento. En su ausencia, el Subsecretario *Manuel Orozco y Berra.*

Número 124.

Decreto de 12 de Agosto de 1865

para que se establezca un ferrocarril provisional para tiro de mulas que enlace el ferrocarril de Veracruz con Puebla.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que es importante desarrollar por todos los medios posibles las vias de circulacion en nuestro Imperio;

Considerando que es indispensable para el comercio, y sobre todo para limpiar los caminos de salteadores, que los primeros caminos que se pongan en ejecucion partan de la capital;

Considerando que miéntras que el camino de fierro de Veracruz á México no quede terminado, el subido precio del trasporte del fierro y madera necesarios, será un obstáculo al pronto desarrollo de estos medios de comunicacion;

Con el objeto de hacer bajar el precio de estos trasportes, hemos tenido á bien decretar:

Art. 1º Se establecerá un camino de fierro para tiro de mulas, que enlazará provisionalmente el camino de fierro de Veracruz, que se construye actualmente, á la ciudad de Puebla.

Art. 2º Este camino se pondrá en circulacion el 1º del próximo Mayo.

Art. 3º La ejecucion de este camino se encomendará á la Direccion del cuerpo de ingenieros militares, que la rematará en subasta pública al precio de su avalúo, y que la ejecutará en el tiempo designado, en el caso de que ninguna Compañía ofrezca garantías suficientes.

Art. 4º Queda abierto desde ahora un crédito de cuatrocientos mil pesos, al servicio de ingenieros militares, para comenzar la ejecucion de este trabajo, ya sea rematándolo, ó ya sea haciéndolo él mismo.

Nuestros Ministros de la Guerra y de Fomento quedan encargados de la ejecucion de este decreto.

Dado en Chapultepec, á 12 de Agosto de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, El Ministro de Fomento. En su ausencia, el Subsecretario *Manuel Orozco y Berra.*

Número 125.

Decretos de 19 de Agosto de 1865

designando los deberes de la Direccion General de caminos y puentes á cuyo cargo se ponen los ferrocarriles, y estableciendo un Consejo Superior de dichos ramos.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Atendiendo á que es preciso fijar para su mejor servicio los deberes de la Direccion general de caminos y puentes del Imperio, hemos venido en decretar lo siguiente:

Art. 1º El Director general de caminos y puentes del Imperio, tiene á su cargo todo lo relativo á la construccion, reparacion, conservacion ó mejora de los caminos, ferrocarriles, puentes, viaductos, rios navegables y flotables, diques, canales de navegacion ó de riego, corrientes de agua, desecamiento de lagunas y pantanos, y en general todas las obras que se ejecuten por ingenieros civiles pagados por el Estado.

Art. 2º Los ingenieros, agentes y otros individuos empleados en los diversos ramos enumerados, serán nombrados por nuestro Ministro de Fomento á propuesta del Director general.

Art. 3º El Director general hará cada año, de acuerdo con nuestro Ministro de Fomento, la distribucion de la cantidad que nos, de antemano, señalarémos para ser invertida en los diversos ramos que abraza la Direccion, sometiendo al exámen del Consejo Superior de caminos y puentes los proyectos y presupuestos de las obras cuyo costo deba pasar de veinte mil pesos.

Art. 4º El Director general de caminos y puentes es inspector de todas las obras ejecutadas por empresas ó compañías subvencionadas

por el Estado, y cuidará de que ellas se construyan en el tiempo estipulado y con todas las condiciones de comodidad y seguridad para el público. Para inspeccionar más detalladamente estas obras, podrá el Director general proponer á nuestro Ministro de Fomento personas que lo sustituyan.

Art. 5º El Director general podrá entablar correspondencia directa con las autoridades y empleados superiores de la Administracion en la capital ó los Departamentos sobre asuntos puramente relativos á sus atribuciones.

Art. 6º Siempre que el Director general tenga que hacer viajes para el desempeño de sus obligaciones, se le indemnizará por los gastos que en ellos erogue.

Art. 7º La planta de empleados de la oficina de la Direccion general de caminos y puentes del Imperio, será la siguiente:

Un secretario con el sueldo anual de.....	$ 2,400
Un ingeniero con idem.....	2,400
Otro ingeniero.....	1,800
Un dibujante.....	960
Un jefe de la contabilidad.....	2,000
Un tenedor de libros.....	960
Un escribiente.....	600
Un guarda - almacenes.....	720
Un mozo de oficios, conserje.....	360

Art. 8º Excepto el jefe de la contabilidad, ninguno de los empleados de la Direccion tendrá señalado trabajo especial, y deberán ocuparse indistintamente en todos los trabajos que les encomiende el Director general.

Art. 9º Para los gastos de oficina de la Direccion general se consignan mil y quinientos pesos anuales, de cuya inversion se dará cuenta pormenorizada al Ministerio de Fomento.

Art. 10. El Director general tendrá un sueldo anual de cinco mil pesos, modificándose en esto nuestro decreto de 4 del corriente.

Art. 11. Queremos que el Director general de caminos y puentes del Imperio tenga el rango y las consideraciones de Consejero de Estado.

Art. 12. Por el Ministerio de Fomento se darán las órdenes necesarias para que la nueva oficina de la Direccion general de caminos y puentes quede instalada en un local cómodo, lo más pronto posible, entregándole por inventario los planos, proyectos, instrumentos, memorias y cuanto más sea relativo al ramo de que se trata.

Dado en México, á 19 de Agosto de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento. En su ausencia, el Subsecretario *Manuel Orozco y Berra.*

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que la importancia de establecer buenas vias de comunicacion en el Imperio, necesita la creacion de un Consejo que reuna los ingenieros de notoria aptitud y luces, decretamos:

Se establece un Consejo superior de caminos y puentes del Imperio, que se compondrá por ahora de siete personas:

El Director general de caminos y puentes.

Tres ingenieros civiles, inspectores generales.

El jefe de la seccion científica del Ministerio de Fomento.

El jefe de la seccion de ingenieros militares del Ministerio de la Guerra.

El Director de las aguas del Valle de México.

Este Consejo se reunirá lo ménos dos veces al mes, y será presidido por nuestro Ministro de Fomento, y en ausencia de éste, por quien lo sustituya en el despacho del Ministerio.

Las atribuciones del Consejo serán:

1ª Formar un reglamento para la organizacion de un cuerpo de ingenieros del Estado.

2ª Examinar y emitir dictámen sobre los proyectos, presupuestos y cuestiones de arte que le sean sometidos por nuestro Ministro de Fomento, ó por el Director general de caminos y puentes.

3ª Dar su opinion sobre las cuestiones de contencioso-administrativo, relativas al ramo de caminos y puentes, que deban ventilarse ante nuestro Consejo de Estado.

4ª Formar una cartilla de todos los materiales de construccion que se encuentran en el Imperio, en la que respecto á cada uno de ellos se exprese: Los lugares de extraccion, su precio medio en diversos Departamentos, su aspecto y propiedades fisicas, composicion química y clasificacion botánica ó mineralógica, y su resistencia á los agentes naturales de la atmósfera y á las fuerzas distintas á que puede hallarse sometido. Para la formacion de esta cartilla, mandamos que los individuos del Consejo ó sus colaboradores puedan hacer uso de los aparatos y laboratorios de los establecimientos imperiales de educacion, y exigir la cooperacion de los profesores competentes. Para la adquisicion de aparatos especiales y otros gastos que origine el desempeño de esta importante comision, consignamos por ahora la suma de cuatro mil pesos, de cuya inversion se dará cuenta pormenorizada al Ministerio de Fomento.

5ª Dirigir la publicacion trimestral de los «*Anales de ingeniería civil del Imperio Mexicano*,» que contengan Memorias y documentos relativos al arte de las construcciones y al servicio del ingeniero civil, las leyes, ordenanzas y otras disposiciones concernientes al ramo de caminos y puentes, y reseña de las obras ejecutadas en el Imperio.

6º Los tres Consejeros, inspectores generales, practicarán visitas de inspeccion en los Departamentos que les designe nuestro Ministro de Fomento, para inquirir el estado que guardan las obras encomendadas á la Direccion general de puentes y caminos, y la conducta de los ingenieros y otros empleados del ramo.

Los individuos del Consejo que no disfruten otro sueldo del Gobierno, percibirán el de $ 4,000 anuales.

El tiempo dedicado á las inspecciones durará, cada año, á lo más tres meses, y los consejeros que en ellas se ocupen, percibirán, además de su sueldo, una indemnizacion por gastos de viaje.

El Secretario de la Direccion general de caminos y puentes será al

mismo tiempo secretario del Consejo superior, y todos los trabajos de oficina serán desempeñados por los empleados de aquella Direccion.

Los ingenieros civiles con sueldo del Estado, que se hallen en la capital, podrán concurrir, conforme lo disponga el reglamento respectivo, á las sesiones del Consejo, teniendo en él voz consultiva.

Dado en México, á 19 de Agosto de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento. En su ausencia, el Subsecretario *Manuel Orozco y Berra.*

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Con arreglo á nuestro decreto de esta fecha, nombramos miembros del Consejo superior de puentes y caminos, á las personas siguientes:

D. Santiago Mendez, Director general de caminos y puentes.

D. Pascual Almazan, Consejero de Estado, Inspector general.

D. Vicente Ortigosa, Consejero de Estado, Inspector general.

D. Francisco Somera, Inspector general.

D. Francisco Jimenez, jefe de seccion del Ministerio de Fomento.

Teniente coronel Aubry, jefe de seccion del Ministerio de Guerra.

D. Francisco de Garay, Director de las aguas del Valle de México.

Dado en México, á 19 de Agosto de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento. En su ausencia, el Subsecretario *Manuel Orozco y Berra.*

Número 126.

Decreto de 5 de Setiembre de 1865

para que á los dos lados del ferrocarril de Veracruz á México se establezcan colonias civiles y militares.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que el establecimiento de las líneas de caminos de fierro trae forzosamente la creacion espontánea de nuevos centros de poblacion;

Considerando que en el estado actual del Imperio, es importante que esos centros de poblacion no estén muy separados unos de otros;

Considerando que el comercio y la industria exigen una seguridad completa en las vias de comunicacion,

Hemos venido en decretar y decretamos lo siguiente:

Art. 1º A los dos lados del camino de fierro de Veracruz á México se establecerán colonias civiles y militares, á distancia una de otra de cuatro ó cinco leguas, y en los puntos más convenientes que señale nuestro Ministro de Fomento.

Art. 2º Cada colonia tendrá una extension de una legua cuadrada por lo ménos, procurándose que su centro esté lo más aproximado que sea posible á las estaciones del camino de fierro.

Art. 3º El deslinde, mensura y division de las colonias, lo ejecutará la Compañía colonial de ingenieros de la Guadalupe.

Art. 4º En el caso de que los terrenos que debe ocupar cada colonia no sean de propiedad nacional, sino pertenecientes á particulares, serán éstos expropiados por causa de utilidad pública, en los términos que acuerde nuestro Ministro de Fomento.

Art. 5º Se procederá á establecer desde luego las primeras colonias entre la Soledad y la ciudad de Puebla, y despues se continuarán las que deba haber desde esa ciudad á la de México.

Art. 6º Se establecerá una línea de pequeños fortines (Block-houses) en los puntos principales del camino, colocados de tal manera, que puedan comunicarse unos con otros de dia y de noche por medio de señales. Estos fortines tendrán la suficiente capacidad para contener víveres y municiones.

Art. 7º Nuestros Ministros de Fomento, de Guerra y de Hacienda, quedan encargados, en lo que les concierne, del cumplimiento del presente decreto.

Dado en Chapultepec, á 5 de Setiembre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento.—En su ausencia, el Subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*

REGLAMENTO QUE FORMA EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA EJECUCION DEL DECRETO QUE ANTECEDE.

Art. 1º Las colonias de que trata dicho decreto, se establecerán en los lugares que designará próximamente este Ministerio, con vista de los datos que adquiera sobre los puntos en que han de establecerse las estaciones del camino de fierro, y circunstancias indispensables para el progreso de las mismas colonias.

Art. 2º Los ingenieros de la Guadalupe, dividiéndose en secciones, procederán, luego que se haga la designacion de lugares, á reconocer en cada punto el terreno conveniente para el establecimiento de la colonia, y hecha la eleccion, deslindarán y medirán una legua cuadrada, ó sean 4,338 acres, los cuales subdividirán en cien lotes de 40 acres, poniendo á cada uno el número de órden que le corresponda. Los 338 acres restantes se dividirán en lotes de 25 metros de frente por 50 de fondo, para que los colonos construyan sus habitaciones, sujetándose á la alineacion de calles, las cuales tendrán la anchura suficiente para la libre y cómoda circulacion.

Art. 3º Luego que los ingenieros hayan elegido el terreno á propósito para la colonia, darán aviso á la autoridad política á cuya jurisdiccion pertenezca, á fin de que avise inmediatamente al dueño de él que va á ocuparse por causa de utilidad pública, y que queda expedito para pedir la indemnizacion correspondiente al Ministerio de Fomento.

Art. 4º Los ingenieros, al ejecutar la mensura de que se habla en el art. 2º, valuarán el terreno segun su calidad y conforme á los precios que tenga en la comarca en que esté situado, y entregarán una copia del valúo al propietario, para que pida la indemnizacion correspondiente.

Art. 5º Si el propietario no se conformare con el precio que señalaren dichos ingenieros, nombrará un perito de su confianza que valúe el terreno, y en caso de que no estuviere conforme con aquellos, la primera autoridad política del lugar en que esté situado nombrará un tercero que decida la cuestion.

Art. 6º Lo dispuesto en el artículo anterior tendrá lugar en el caso de que no se convenga el interesado con el Ministerio de Fomento acerca del precio y términos de la indemnizacion, la cual podrá darse en dinero efectivo en los plazos que designe dicho Ministerio, ó en los valores del mismo terreno que quedarán á reconocer por cinco años los colonos, segun el número de acres que á cada uno se diere, pagando entretanto un rédito de seis por ciento anual.

Art. 7º Para los efectos del artículo anterior, se señala á cada acre de terreno el precio de un peso, pudiendo los colonos satisfacerle desde luego, ó quedarlo á reconocer en los términos expresados.

Art. 8º Las cuestiones que se susciten sobre indemnizacion, no entorpecerán de ningun modo la ocupacion de los terrenos, la cual se hará inmediatamente que se reconozcan y que se avise al dueño de ellos.

Art. 9º Los ingenieros levantarán los planos de cada colonia, marcando en ellos los cien lotes que les corresponden para el cultivo, y los que se destinen á la poblacion, cuidando de dejar en cada una el terreno necesario para calles, iglesias, escuela, paseo y demas edificios públicos. Esos planos se remitirán al Ministerio de Fomento para que,

con vista de ellos, se vayan haciendo las concesiones que se soliciten y se expidan los títulos correspondientes.

Art. 10. A los soldados franceses y á los del regimiento extranjero, cuyo tiempo de servicio se haya cumplido, y quieran permanecer en elImperio, se les dará gratis en las colonias de que se trata, un lote de cultivo y otro para su habitacion, con tal que se sujeten al servicio que para la seguridad de las mismas colonias les señale el Ministerio de la Guerra.

Art. 11. La mitad de los lotes de cultivo y de construccion se destinará precisamente en cada colonia para los mexicanos y extranjeros que quieran establecerse en ellas.

Art. 12. El Ministerio de la Guerra pedirá á S. E. el mariscal Bazaine, que ordene á los ingenieros de la Guadalupe la ejecucion de los trabajos que se les encomiendan en este reglamento, y acordará con él la indemnizacion que deba dárseles.

Art. 13. El mismo Ministerio reglamentará todo lo relativo al servicio militar que deban hacer los colonos, y á la construccion de los Block-houses.

México, Setiembre 7 de 1865.—El Ministro de Fomento. En su ausencia, el Subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*

Número 127.

Comunicacion de 18 de Setiembre de 1865

en que el director general de caminos y puentes pide se nombre un inspector para el ferrocarril de México á Chalco.

Direccion general de caminos y puentes.—México, Setiembre 18 de 1865.—Exmo. Sr.—Cuando el Emperador se dignó ordenar que se me propusiera la Direccion general que hoy está á mi cargo, manifesté que teniendo celebrado un contrato con los Sres. Arbeu y socios, para la construccion del ferrocarril de México á Chalco, aquel me imponia obligaciones de las cuales no podia eximirme, S. M. tuvo á bien resolver que podia yo seguir desempeñándolas.

Pero el decreto de 19 de Agosto, entre otras atribuciones, me confia la inspeccion de las obras subvencionadas por el Estado, una de las cuales es la del citado ferrocarril de Chalco. Tengo, pues, la honra de proponer á V. E. que, atendiendo la especialidad del caso, se sirva encargar la inspeccion de esta línea á alguno de los señores inspectores generales que hacen parte del Consejo superior de caminos y puentes.

V. E. comprenderá muy bien el sentimiento que me mueve á hacerle esta súplica, tanto más digna de ser atendida, cuanto que segun la interpretacion que los Sres. Arbeu y socios han dado á nuestro contrato, y con la cual me he conformado desde hace cinco meses, de lo único que soy responsable, toda la ingerencia que tengo en la Empresa consiste en trazar la direccion general de la via, calcular y fijar el perfil longitudinal y los trasversales, redactar los proyectos de las obras de arte y consultar cuestiones puramente técnicas, sin que tenga mando exclusivo en la ejecucion material, ni intervencion de ninguna clase

en la explotacion de la línea, ni de consiguiente en las personas que en uno ú otro ramo ellos quieran emplear.

Yo puedo asegurar á V. E., y el público es testigo, del teson con que los empresarios trabajan en una obra enteramente mexicana, y en cuya realizacion han encontrado tantas dificultades, que sólo por su inquebrantable constancia é inalterable asiduidad, han podido irlas venciendo; mas si por un lado el ilustrado Gobierno de S. M. no dejará de seguir impartiendo á dichos señores una proteccion tan bien merecida, tiene igualmente el deber para con el público, de establecer una severa vigilancia en éste como en los demas ferrocarriles; y persona ligada, como yo lo estoy, con los intereses de la Empresa, nunca podrá ser la más á propósito para desempeñar ese encargo satisfactoriamente.—El Director general de caminos y puentes, *S. Mendez.*—Exmo. Sr. Ministro de Fomento.

Número 128.

Decreto de 1º de Octubre de 1865

acordando una promesa de concesion á D. S. Sauvage y Cª para construir un ferrocarril de México á Toluca.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que las vias férreas en el Imperio son una necesidad que debe atenderse de toda preferencia para activar el comercio y promover la prosperidad de los ramos que constituyen la riqueza pública:

Considerando que entretanto se desarrolla el espíritu de empresa, es preciso alentar por todos los medios de que puede disponer el Gobierno, la ejecucion de estas obras:

Vista la demanda de D. S. Sauvage y Cª, y el informe de nuestro Ministro de Fomento:

Otorgamos á D. S. Sauvage y Cª una promesa de concesion de un camino de fierro de México á Toluca.

Esta promesa es válida por tres meses, durante los cuales D. S. Sauvage se compromete á presentar al Gobierno:

1º Los planos, perfiles, nivelacion y presupuesto para el tramo de la via férrea y de las estaciones destinadas á su servicio.

2º Los fondos necesarios para la construccion de dicho camino de fierro y sus dependencias, y del material necesario á su explotacion.

Si los proyectos de que se trata fueren aceptados, y el Gobierno encuentra en los Estatutos de la sociedad y su administracion las garantías necesarias, otorgará la concesion de dicho camino de fierro, con arreglo á las cláusulas acordadas entre nuestro Ministro de Fomento y D. S. Sauvage y Cª

Dado en México, á 1º de Octubre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—*Cláusulas acordadas entre el Sr. Subsecretario D. Manuel Orozco, por ausencia del Exmo. Sr. Ministro de Fomento D. Luis Robles y D. Scipion Sauvage y C.ª, á que se refiere el anterior decreto de fecha 1.º del presente mes de Octubre.*

Los infrascritos, Subsecretario de Estado, salvo la ratificacion de S. M. el Emperador por una parte,

Y D. Scipion Sauvage y Cª por la otra,

Hemos convenido en lo que sigue:

Se otorga á D. Scipion Sauvage y Cª, una concesion por cincuenta años, de un camino de fierro que salga de México y termine en Toluca, segun los planos, nivelaciones y trazos que nos presentará dentro de tres meses para su aprobacion.

Los puntos de partida y de llegada y las estaciones por establecer en el camino, se designarán de comun acuerdo con las autoridades competentes, debiendo tener presente los derechos legales preexistentes por las concesiones decretadas á la Compañía Imperial Mexicana del ferrocarril de México á Veracruz, á la Empresa del de México á Cuautitlan, á la del de México á Chalco y á D. Cárlos T. Arnoux.

El Gobierno, con el objeto de impulsar y proteger la ejecucion del camino de fierro, se suscribe por el número de acciones que representen cincuenta mil pesos, cuya cantidad será entregada á la Compañía en diez partidas de á cinco mil pesos; debiendo tener lugar la exhibicion de cada una, conforme se vayan concluyendo y estén en explotacion tramos de cuatro kilómetros de la misma via.

El Estado se obliga á ceder gratuitamente á la Compañía los terrenos que atraviese la línea que le pertenezcan, así como los que deban ser ocupados por las estaciones y que sean igualmente de su propiedad: en cuanto á los terrenos propios de municipalidades, el Gobierno, por

el interes público, hará uso de su influencia para lograr que los propietarios hagan de ellos abandono gratuito ó á poco precio.

En fin, en cuanto á las propiedades privadas, serán expropiadas por causa de utilidad pública, conforme á la ley, tomando por base el valor que actualmente representan, á juicio de peritos, ó será basado sobre los precios fijados por los propietarios, en el concepto de que en este caso, el precio que fijen servirá ulteriormente de mínimum para el cobro de todo impuesto, sobre toda la extension de su respectiva propiedad.

Tanto el camino como sus edificios y wagones para el trasporte de efectos y pasajeros, estarán exentos, durante diez años, de todo género de impuestos y contribuciones.

La Compañía tiene derecho para establecer á lo largo de la línea un telégrafo para el servicio de la misma. El Gobierno podrá servirse de los postes ó soportes para poner un hilo destinado exclusivamente al servicio oficial.

Se concede á la Compañía el derecho de construir dobles vias en los puntos que juzgue indispensables para la seguridad del servicio.

La Compañía queda obligada á trasportar, sin extipendio alguno, la correspondencia pública, los empleados del correo y los ingenieros del Estado en comision del servicio. Los demas empleados del Gobierno tambien en servicio, tropas, trenes, equipajes, municiones, etc., serán trasportados por un precio convenido, que no exceda de la mitad de la tarifa del público.

La tarifa para los pasajeros y las mercancías, se arreglará de comun acuerdo entre el Estado y la Direccion de la Compañía.

Los trabajos de construccion de la via férrea comenzarán precisamente, á lo más tarde, dentro de dos meses, contados desde el dia de la fecha en que se aprueben los planos, y deberá estar concluido y puesto en circulacion todo el camino en el término de diez y ocho meses, contados desde la expresada fecha.

En caso de falta de ejecucion en el término fijado, la caducidad de la concesion será completa é incurrirá la Compañía en una multa convenida con anterioridad.

Despues de la espiracion de los cincuenta años, el Gobierno podrá obtener la propiedad de la via pagando el importe del material de explotacion, segun los avalúos de peritos nombrados al efecto.

La Compañía se compromete á ejecutar puntualmente las cláusulas y condiciones que le serán ulteriormente impuestas, así como tambien queda sometida la Compañía á las leyes dadas ó que se dieren en lo sucesivo.

Si en el término de un año, contado desde la fecha de la presente concesion, la Compañía presenta al Gobierno los planos, trazos y presupuestos para la prolongacion de la línea hasta Morelia, el Gobierno se obliga, si no se le presentan otros proyectos más ventajosos, á dar á la citada Compañía la concesion sobre este nuevo tramo, con arreglo á las cláusulas y condiciones que entónces se debatan, y todo con relacion á lo que es debido en su actual iniciativa.

La Compañía, las empresas que forme y todos sus dependientes sin excepcion, sea cual fuere su nacionalidad, serán considerados como mexicanos en todo lo concerniente á las obligaciones, servicios y gravámenes que en cualquiera manera puedan afectar su propiedad, pues respecto de ellos y sus accidentes, los adquirentes no tendrán otros ni más derechos que los que tendria un mexicano.

La presente concesion no puede cederse, traspasarse, ni en manera alguna enajenarse, sin que conste haber prestado previamente el Gobierno su expreso consentimiento.

El Gobierno imperial y todas las autoridades en el círculo de sus respectivas atribuciones, impartirán á la Compañía la más eficaz proteccion en todo lo que no sea contrario á las leyes.

Por ausencia del Exmo. Sr. Ministro, el Subsecretario de Fomento, *Manuel Orozco.—Scipion Sauvage y Compañía.*

Es copia. México, Octubre 2 de 1865.

Número 129.

Decreto de 2 de Octubre de 1865

estableciendo las bases para las concesiones de ferrocarriles.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que para impulsar la construccion de ferrocarriles es conveniente tener bases fijas en los contratos que se formen con las Compañías constructoras ó explotadoras:

Oidos nuestros Consejos de Estado y de Ministros, decretamos:

Art. 1º Toda concesion para construir ó explotar un ferrocarril, se obtendrá por un decreto de nuestro Gobierno.

Art. 2º Las concesiones podrán hacerse mediante un convenio particular entre los empresarios y el Gobierno, ó por medio de remate público ó adjudicacion en concurrencia de postores.

Art. 3º Las concesiones se otorgarán con ó sin privilegio exclusivo. Cuando fuere conveniente concederlo, se dará por tiempo determinado, que no exceda de cincuenta años, y sólo para que no se establezca otro camino á cierta distancia convenida del que se conceda.

Art. 4º Discrecionalmente se auxiliará á las empresas con algunas subvenciones en la forma que se creyere conveniente, procurándose que la entrega de dichas subvenciones sea posterior á la conclusion del camino, ó al ménos segun se vaya construyendo; de manera que siempre preceda la construccion á los abonos en dinero. Si esto no se pudiere conseguir, se pactará una garantía ó caucion bastante para la seguridad de la subvencion.

Art. 5º Nunca el Gobierno tomará sobre sí, por estas subvenciones,

ninguna responsabilidad, ni prestará garantía alguna aunque tenga intervencion como accionista ó de cualquiera otra manera.

Art. 6º No se concederán exenciones de derechos para la introduccion de efectos que no estén exceptuados por los aranceles generales.

Art. 7º Se podrá auxiliar á las empresas con la concesion de los terrenos que pertenezcan al Estado y que se necesiten para la construccion de la via y sus dependencias, sin exigirles indemnizacion alguna. Esta gracia durará miéntras esté el camino en explotacion, recobrando el Estado su propiedad luego que el camino cese de estar en uso.

Art. 8º En cuanto á los terrenos y edificios de los particulares, los empresarios pedirán la expropiacion por causa de utilidad pública, y ésta se hará con entera sujecion á la ley de la materia. Conforme á ella, y sin responsabilidad alguna del Gobierno, pagarán los empresarios la indemnizacion correspondiente, no pudiendo expropiar más terrenos que los que realmente necesiten para el establecimiento de la via y sus dependencias, y sin que los que por este medio adquieran puedan dedicarlos á otro uso.

Art. 9º Será obligacion de esta clase de empresas trasportar sin estipendio alguno la correspondencia pública, los empleados del correo y los ingenieros del Estado en comision del servicio. Los demas empleados del Gobierno, tambien en servicio, tropas, trenes, equipajes, municiones, etc., serán trasportados por un precio convenido que no exceda de la mitad de la tarifa del público.

Art. 10. A todas las empresas se les fijará el término dentro del cual deban comenzar las obras y concluirlas, bajo pena de caducidad de la concesion y del privilegio, si lo obtuvieren; y además, de una fuerte multa en la que incurrirán con proporcion á la parte del camino que no esté concluido en los plazos estipulados.

Art. 11. Las tarifas de trasporte se fijarán de acuerdo con el Gobierno, ó éste designará su máximum.

Art. 12. Los concesionarios, las empresas que formen y todos sus dependientes, sin excepcion, sea cual fuere su nacionalidad, serán considerados como mexicanos en todo lo concerniente á las obligaciones

servicios y gravámenes que en cualquiera manera puedan afectar su propiedad; pues respecto de ellos y sus accidentes los adquirentes no tendrán otros ni más derechos que los que tendria un mexicano.

Art. 13. Llegado el término de las concesiones, las obras y el material de explotacion serán propiedad de las empresas respectivas; pero cesarán de gozar de las exenciones de que disfrutaban, quedando en consecuencia sujetas á lo que las leyes dispongan acerca de la propiedad particular.

Art. 14. Sólo en el caso de que así se pactare expresamente con el Gobierno, las obras dejarán de ser propiedad de la Empresa constructora.

BASES GENERALES PARA LA FORMACION DE LOS CONTRATOS Y OBLIGACIONES.

1ª Los peticionarios deberán expresar con toda claridad la direccion general que ha de seguir la línea, señalando minuciosamente los puntos por donde ha de pasar.

2ª Se fijará un término proporcional á las distancias y las dificultades del terreno, para presentar á la aprobacion del Ministerio de Fomento el plano general y el perfil longitudinal de la via por construir.

3ª Tambien se señalará un término para que los empresarios acrediten á satisfaccion del Ministerio de Fomento, que cuentan con el capital necesario para la ejecucion de las obras.

4º La falta de cumplimiento á cualquiera de las obligaciones contraidas en virtud de las anteriores bases, será suficiente para que el Gobierno declare haber caducado la concesion y se considere como no hecha; incurriendo además los concesionarios en la perdida de una cantidad fijada de antemano, como caucion ó fianza.

5ª Se señalará igualmente otro término para que los concesionarios sometan á la aprobacion del Ministerio de Fomento los proyectos, detalles y presupuestos de todas las obras, ya sean de terracería, de mampostería, fierro ó madera, que se tengan que ejecutar para el establecimiento de la via y su explotacion. En el mismo término presentarán

los empresarios los planos de los edificios y terrenos pertenecientes al Estado que tenga que cedérseles.

6ª Se marcará el ancho que deba tener la via, y cuando el ferrocarril sea de dos, el ancho de la entrevia ó espacio que deberá quedar entre ellas.

7ª Los empresarios podrán expropiar desde luego el terreno que necesiten para establecer dos vias; pero si no establecen inmediatamente más que una, el terreno expropiado nunca podrá dedicarse á otro uso.

8ª El Ministerio de Fomento podrá hacer á los planos, perfiles y proyectos que se presenten á su aprobacion, las modificaciones que juzgue convenientes, con tal de que no se opongan al tenor de la concesion. Si los concesionarios no estuvieren conformes con las variaciones, caducará la concesion; mas en el caso de que las variaciones les parecieren opuestas á su contrato, podrán entablar el recurso de contencioso-administrativo.

9ª Los concesionarios deberán depositar en el Ministerio de Fomento un duplicado de los planos y proyectos de todas las obras de arte ó terracería, aprobadas por el Ministerio, con las modificaciones estipuladas, y se exigirá que las obras se ejecuten con total arreglo á los planos y proyectos.

10ª La construccion de las obras no deberá interrumpir la corriente de las aguas, ni el paso libre de los caminos, y si hay daño de tercero, deberá ser precisamente indemnizado por los concesionarios.

11ª Los ferrocarriles tendrán, en los lugares convenientes, fosos ó cercados, y los guardas necesarios, tomándose todas las precauciones conducentes á que la explotacion y conservacion se hagan sin peligro del público. Cualquier perjuicio ó desgracia que dimane de la explotacion, será indemnizado por los concesionarios.

12ª Un ferrocarril no podrá cruzar un camino carretero, sino pasando por encima ó por debajo de él, á ménos que se encuentren obstáculos locales que exijan un cruzamiento á nivel.

Los caminos vecinales, rurales y particulares, podrán ser cruzados á nivel.

13ª Cuando fuere necesario desviar un camino carretero existente, la inclinacion de las pendientes ó rampas en la nueva direccion que se les dé, no podrá exceder de cinco centímetros por metro.

Estos cambios no podrán efectuarse sin la anuencia del Ministerio de Fomento.

14ª Los propietarios de un ferrocarril tendrán obligacion de restablecer y de asegurar el libre curso de las aguas que se hubiere entorpecido ó modificado por efecto de sus trabajos; y los acueductos que con este objeto construyan en los caminos carreteros, serán precisamente de fierro ó de mampostería.

15ª Los propietarios de un ferrocarril adoptarán todas las medidas y harán los gastos necesarios para que, durante la ejecucion de sus trabajos, el tránsito quede siempre expedito en los puntos de los caminos de cualquiera clase que tengan que cruzar, y la circulacion no podrá desviarse provisionalmente del camino existente, sino dando aviso anticipado al ingeniero del Estado, encargado de él, y cuando dicho ingeniero se haya cerciorado de que el camino provisional no presenta inconveniente para el tránsito.

16ª Cuando un ferrocarril tenga que atravesar un rio, un canal ú otra corriente de agua, el Gobierno en cada caso y segun las circunstancias locales, fijará la altura que el puente deberá tener sobre el nivel de las aguas. Durante la construccion de las obras, los propietarios del ferrocarril adoptarán todas las medidas y harán los gastos necesarios, para que ni el curso de las aguas, ni la navegacion, donde la hubiere, sean interrumpidos.

17ª Los materiales que se empleen en la construccion, serán de buena calidad y sin defectos que puedan comprometer la seguridad de los pasajeros. El peso de los carriles se fijará por metro de longitud.

18ª Ántes de que algun tramo de ferrocarril pueda abrirse al servicio público, los concesionarios deberán sujetar á la aprobacion del Ministerio:

I. Un reglamento de órden y policía para la explotacion.

II. Las tarifas pormenorizadas que deban regir.

19ª La Compañía tendrá el deber de poner á disposicion del público cuantos wagones se necesiten para el tráfico de pasajeros y mercancías, no pudiendo expender mayor número de boletos de pasaje de cada clase, que el de los asientos que tengan los wagones respectivos de cada tren.

20ª Todas las líneas quedan sujetas á las leyes y reglamentos de órden y policía que existen ó se dieren en lo sucesivo.

21ª Los concesionarios tienen obligacion de conservar, tanto la via como el material de explotacion, en perfecto estado de servicio. Si faltaren á esta obligacion despues del segundo requerimiento, el Ministerio de Fomento mandará reponer lo que sea necesario, cobrándolo despues á los concesionarios con un recargo de 50 por 100.

22ª Si los empresarios, durante el término de la concesion, suspendieren la explotacion de una parte ó del todo de la línea, el Ministerio podrá tomarla desde luego, sin que aquellos tengan derecho á pedir cosa alguna por la via y su material; lo único que se les concede es, percibir la mitad de los productos líquidos, si los hubiere.

23ª Si manifestaren la resolucion de volver á tomar por su cuenta la línea, se les devolverá; pero pagando las pérdidas si las hubiere habido. Despues de dos faltas de esta clase, el privilegio se declarará caduco.

24ª Los empleados, tanto en la construccion como en la explotacion, serán nombrados por los concesionarios, quienes se hacen responsables de las penas pecuniarias en que aquellos incurran por la infraccion del contrato y de los reglamentos. Los empleados de policía los propondrá la Compañía, y serán aprobados por el Ministerio.

25ª El Ministerio vigilará así los trabajos de construccion como los de seguridad de las vias. Siempre que quiera puede mandar reconocer el camino, sus dependencias ó el material.

Si durante la ejecucion ó aun despues de acabada, se reconoce que alguna de las obras es defectuosa ó débil, el Gobierno podrá mandarla demoler ó reparar á su satisfaccion.

26ª El Gobierno podrá prohibir la construccion de toda obra nueva

que se considere perjudicial, ó que estorbe los caminos ó la corriente de las aguas.

27ª Cuando el Gobierno necesite trenes extraordinarios, la Compañía tiene obligacion de darlos, y le serán pagados por el precio de tarifa.

28. Toda empresa de ferrocarril tiene facultad para poner á lo largo de la via un hilo telegráfico, que sirva única y exclusivamente para las necesidades del camino, y sin que pueda ser empleado para trasmitir despachos particulares. El Gobierno tendrá la facultad de usar de este telégrafo en casos urgentes, y si lo juzgare oportuno, podrá poner un hilo sobre los postes de la Compañía, sin que ésta pueda pedir indemnizacion de ninguna clase.

29ª Los agentes de los concesionarios tendrán obligacion de cuidar los hilos, y en general todo lo que pertenezca al telégrafo del Gobierno, como si fuese de la Compañía misma, avisando á los empleados del Gobierno de los accidentes que ocurran, y reparando los que estén á su alcance, como roturas de hilos, caidas de postes, etc., recibiendo por ello el justo precio.

30ª Los concesionarios tendrán obligacion de proporcionar en todos los puntos del camino que se les designe, locales suficientes para hacer el servicio de la Aduana, sujetándose en esto á los reglamentos y disposiciones del Gobierno.

31ª Caso de que el Gobierno autorice la construccion de ferrocarriles, caminos ó canales, que atraviesen otra via, el concesionario no podrá impedir el cruzamiento, ni reclamar indemnizacion, sino por el aumento de gastos que esto le ocasione, siendo de cuenta de la nueva Compañía agraciada hacer los gastos necesarios, poner los guardas y las barreras suficientes.

Siempre que dos vias se crucen, será obligacion de los empresarios el combinar la explotacion de manera que en el cruzamiento no resulten accidentes.

32ª Ninguna reclamacion será oida por el Gobierno, si no es que se haga por escrito, fijando claramente el hecho al que dé motivo, y dentro de un mes improrogable despues de acontecido.

33ª Los concesionarios quedan obligados á las estipulaciones acordadas en este decreto, por sólo el hecho de cumplir las fechas fijadas, sin que haya necesidad de órden ó requerimiento.

34ª Los concesionarios establecerán un despacho en la capital del Imperio, adonde se les dirigirán las comunicaciones ó requerimientos, sin que nunca pueda alegarse la falta de recibo para no cumplirlos, siempre que se haga constar la entrega de ellos en el despacho.

35ª Las Compañías están obligadas por la concesion que se les otorga, y se entiende que ejecutan las obras por su plena voluntad, á su cuenta y riesgo y sin responsabilidad alguna del Estado.

36ª Los concesionarios aceptan como suyas las estipulaciones convenidas; declaran haber hecho y comprobado á su satisfaccion los cálculos y medidas, y haber reconocido la realidad de los hechos que se asientan como base: en consecuencia, el Gobierno en ningun caso podrá ser responsable de los errores ó faltas de los proyectos ó planos.

37ª Cuando en las excavaciones se descubran antigüedades, objetos de arte, de numismática, petrificaciones ó tesoros, estos objetos pertenecerán al Gobierno; pero las aguas minerales y metales ó sustancias que son denunciables, serán propiedad de la Compañía en la forma que lo determinan las leyes de la materia.

Dado en México, á 2 de Octubre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Número 130.

Inauguracion el 8 de Octubre de 1865

del tramo de México á Tacubaya, correspondiente al ferrocarril de México á Chalco.

Compañía mexicana.—Solemne inauguracion del primer tramo de este camino entre México y Tacubaya, la cual se verificará el domingo 8 de Octubre de 1865.

1º A las ocho de la mañana partirá el tren de la calle de Capuchinas. En él irán el Exmo. Sr. Ministro de Fomento, los señores Prefectos político y municipal, una Comision del Exmo. Ayuntamiento y las personas convidadas.

2º El tren se detendrá en la estacion de Chapultepec, donde habrá preparado un gabinete para SS. MM. el Emperador y la Emperatriz.

3º El señor Ministro de Fomento dirigirá un discurso á SS. MM., y presentará á los directores y administradores de la Compañía.

4º El Illmo. Sr. D. Agustin Cecilio Gómez Carpena, obispo de Olona, abad de Nuestra Señora de Guadalupe, de la Orden de Guadalupe, consejero honorario y comendador de la Orden Imperial del Águila Mexicana, bendecirá el ferrocarril y la locomotora.

5º Luego que SS. MM. se dignen despedir á la Comision, el tren continuará su marcha hasta la Alameda de Tacubaya, donde las autoridades y convidados serán recibidos por el Ayuntamiento de la villa.

6º Despues de una breve detencion allí, el tren regresará á la capital, deteniéndose de nuevo en la estacion de Chapultepec.

7º Las autoridades y convidados serán despedidos en la calle de Capuchinas, y desde entónces quedará abierto el camino al servicio del público, continuando el tren haciendo viajes hasta las ocho de la noche.

México, Octubre 4 de 1865.—*Arbeu y socios.*

Número 131.

Disposicion de 12 de Octubre de 1865

para evitar los abusos en el ferrocarril de México á Chalco.

Ministerio de Fomento.—México, Octubre 12 de 1865.—Siendo necesario vigilar que las vias férreas presten la debida seguridad, así como el que los pasajeros disfruten de comodidad, hago á V. S. saber que yo mismo he notado en la línea de México á Chalco los abusos y defectos que en seguida señalo, á fin de que V. S., con el carácter de inspector nombrado por el Gobierno para dicho camino, obligue á la Empresa á su pronta correccion.

1º Es preciso evitar que la locomotora atraviese el Paseo de Bucareli, como ha sucedido ya, contraviniendo á lo dispuesto.

2º Faltan, y deben ponerse, barreras en el paso de Chapultepec, para prevenir todo accidente.

3º A los wagones se les deben poner varillas y correas por la parte interior del techo, y nuevos garrotes para evitar los choques de la máquina cuando se engancha.

4º Poner un hilo que sirva de señal comunicativa por todos los wagones con el maquinista.

Espero de la eficacia de V. S. que procederá segun corresponde, advirtiéndole que si la Empresa se resiste á enmendar los defectos indicados, suspenderá V. S. la circulacion del tren, participando á este Ministerio, en todo caso, el resultado.—El Ministro de Fomento, *L. Robles.*—Sr. D. Vicente Ortigosa, Inspector del ferrocarril de México á Chalco.

Es copia. México, Octubre 12 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, *Manucl Orozco.*

Número 132.

Decreto de 24 de Octubre de 1865

aprobando que la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México adquiera la via férrea de México á Tacubaya.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido nuestro Ministro de Fomento, decretamos:

Artículo único. Aprobamos que la Compañía imperial mexicana del ferrocarril de México á Veracruz adquiera, conforme al contrato respectivo, el camino de fierro de México á Tacubaya, cuya construccion se autorizó por decreto de 13 de Agosto de 1856.

Esta aprobacion no importa hacer extensivo á dicho camino de Tacubaya, el privilegio que goza la Compañía imperial; pero sí quedará, en cuanto á lo demas, bajo las mismas condiciones que ya disfruta el de Veracruz.

Dado en México, á 24 de Octubre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.

Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Número 133.

Comunicacion de 21 de Noviembre de 1865

explicando cuál es el derecho que tienen para la indemnizacion los propietarios de los terrenos que se ocupen á los lados del ferrocarril de Veracruz á México, para establecer las colonias acordadas.

Ministerio de Fomento.—Seccion 4ª—Circular.—México, Noviembre 21 de 1865.—Este Ministerio tiene noticia de que algunos propietarios de terrenos situados en las inmediaciones del camino de fierro de Veracruz á México, en los cuales se ha dispuesto por el decreto de 5 de Setiembre el establecimiento de unas colonias, han entendido que la indemnizacion á que les da derecho por los terrenos que se les ocupen, no podrá exceder de un peso el acre, ó sean 4,338 por legua cuadrada, siendo así que en algunos puntos tal extension vale mucho más que aquella suma.

Como esta inteligencia se funde en el art. 7º del reglamento de dicha ley, en el cual se señaló el precio de un peso el acre para los colonos, cree necesario este Ministerio, á fin de tranquilizar á los propietarios, declarar: que *este valor sólo es una parte de la indemnizacion* que deberá dárseles, segun se deduce claramente de los arts. 3º, 4º y 5º, en los cuales se previene que los ingenieros valúen los terrenos: que los propietarios, cuando no se conformen, nombren tambien sus peritos, y hagan ante el mismo Ministerio todos los reclamos que les permite la ley.

Si la intencion de dicho reglamento hubiera sido que sólo el valor de los terrenos, señalado para los colonos, se diera como indemnizacion á los propietarios, es claro que no habria dispuesto la formacion de va-

lúos por las partes interesadas, lo cual habria sido injusto y contrario á la ley de expropiacion que este Ministerio debe respetar y cumplir.

Todo lo que de órden del Emperador comunico á V. S. para que lo haga saber á los propietarios de ese Departamento, asegurándoles que el Gobierno imperial está resuelto á llevar adelante la colonizacion, sin atropellar de ninguna manera los legítimos y sagrados derechos de propiedad.—El Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*—Sr. Prefecto político del Departamento de.....

Se dirigió á los Prefectos políticos de los Departamentos de Veracruz, Puebla, Tlaxcala y del Valle de México.

Es copia. México, Noviembre 22 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, *Manuel Orozco.*

Número 134.

Acuerdo de 27 de Noviembre de 1865

para que se establezca una Junta para la formacion de un proyecto de ferrocarriles, así como otras Juntas que se encarguen de los trabajos que se indican.

Mi querido Ministro Robles:

Como vd. sabe, me ocupo há ya mucho tiempo de un plan general de trabajos de mejoras para el país. Estos trabajos se refieren á caminos carreteros, canalizacion de rios, ferrocarriles, telégrafos, mejora de los puertos más importantes, fomento de las minas decaidas y desarrollo de nuevas minas en los diferentes departamentos del país. Todos estos trabajos, que deberian ser hechos en los años entrantes, deberian naturalmente combinarse, para el engrandecimiento y enriquecimiento del país y de la Nacion.

Para hacer la obra completa se debe añadir á este plan la colonizacion de todos los puntos aptos que ofrece nuestro suelo.

Para adelantar este proyecto combinado, vd. me ha enviado algunos mapas con sus Memorias relativas, muy útiles. Pero todo esto es, hasta ahora, teoría: para poder llegar un dia á la práctica, es necesario poder contar con cuantiosas sumas. No me parece imposible, desarrollando bien el plan, y demostrando matemáticamente los grandes provechos que resultarán de él, poder conseguir un grande préstamo *ad hoc*, basado sobre las mismas cuantiosas ventajas que van á traer estos trabajos.

Para elaborar el plan en todos sus dictámenes; para fijar aproximativamente las sumas necesarias, y para echar las bases del préstamo

debido, es menester dividir el trabajo en diversos grupos generales, los cuales podrian ser:

1º Caminos carreteros, puentes, canalizacion.

2º Ferrocarriles.

3º Telégrafos.

4º Trabajos de los puertos.

5º Minas.

6º Colonizacion.

Cada grupo deberia ser representado por una persona inteligente y del ramo, las cuales, juntas en comision, y bajo la presidencia de vd., formarian el doble trabajo del proyecto general con sus costos y el del plan del préstamo.

Las personas para cada grupo podrian ser: para caminos, puentes, etc., D. Santiago Mendez; para ferrocarriles el ingeniero Lloyd; para telégrafos algun empleado del ramo que conozca bien el servicio y los gastos de él; para los trabajos de los puertos el Subsecretario de Marina; para minas el Sr. D. Marcelino Rocha, y para colonizacion el Sr. Maury.

Vd. me dará cuenta de las medidas que vd. tomare en este asunto.

Su afectísimo, *Maximiliano.*

Alcázar de Chapultepec, Noviembre 27 de 1865.

Número 135.

Convocatoria de 20 de Diciembre de 1865

para el establecimiento de un ferrocarril de la Barra de Jesus María á Monterey.

Ministerio de Fomento.—Deseando el Gobierno de S. M. se establezca un ferrocarril que, partiendo de la Barra de Jesus María, termine en Monterey, se convoca á todos los empresarios que quieran presentar sus propuestas en este Ministerio; en la inteligencia de que han de estar arregladas á las prevenciones de la ley y reglamento de 2 de Octubre último.

México, Diciembre 20 de 1865.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

Número 136.

Comunicacion de 21 de Diciembre de 1865

desmintiendo el artículo calumnioso publicado en el *Times* de Lóndres en que se dice que la Empresa del ferrocarril de Veracruz á México ha invertido una cantidad en gastos secretos.

Ministerio de Fomento.—Número 524.—Señor:—Ha llegado á mi noticia que en el *Times* de Lóndres se dice «que la casa de Smith, Knight y Cª, constructora del ferrocarril, ha invertido trescientos cincuenta mil pesos en gastos secretos, dando á entender que han sido hechos aquí;» y como tal asercion, que creo del todo falsa, pudiera empañar el honor del Imperio ó de sus altos funcionarios, á V. M. respetuosamente suplico mande, por medio de nuestro Ministro en Inglaterra, que se haga una averiguacion judicial y se pida el castigo del que haya vertido tal especie, si resulta calumniosa.

Igualmente pido á V. M. tenga á bien mandar publicar esta nota, para conocimiento de todos los mexicanos, invitándolos á declarar si hay alguno que haya tenido que dar en el Ministerio de Fomento ni aun la más pequeña gratificacion á un portero.

Señor: soy con profundo respeto, obediente servidor de V. M. I., —*Luis Robles Pezuela.*—Al Emperador.

México, Diciembre 21 de 1865.

Mi querido Ministro Robles:

Con satisfaccion hemos leido vuestra carta, en la que nos manifestais vuestra justa indignacion contra la acusacion calumniosa de un periódico de Lóndres.

En vuestras palabras se descubren á las claras vuestra probidad y vuestro corazon generoso.

Disponemos se publique la nota que nos habeis enviado, porque creemos, como vos, que un Gobierno que cumple con sus deberes, no ha de temer la opinion pública; bien al contrario, en ella encuentra siempre justicia y aprecio.

Por nuestra parte ya sabeis que nunca os ha faltado la estimacion de vuestro afectísimo,—*Maximiliano.*

Alcázar de Chapultepec, Diciembre 22 de 1865.

Número 137.

Decreto de 24 de Diciembre de 1865

concediendo privilegio á D. Ramon Zangróniz para la construccion de un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Visto el decreto de fecha 2 de Octubre de 1865;

Vista la solicitud del Sr. D. Ramon Zangróniz para obtener la autorizacion de construir un camino de rieles, y de establecer un servicio de trasporte entre Veracruz y Puebla, decretamos:

Art. 1º Se concede al Sr. D. Ramon Zangróniz privilegio exclusivo para la construccion y explotacion, durante setenta y cinco años, de un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

Art. 2º La línea entre Veracruz y Perote se establecerá por traccion de animales, y la de Perote á Puebla *por locomotivas de vapor.*

Art. 3º El Gobierno concede una subvencion de seis mil quinientos pesos por kilómetro, que se pagará conforme se vayan poniendo en explotacion tramos de cinco kilómetros.

Art. 4º El ferrocarril de Veracruz hasta Jalapa, deberá estar construido y en explotacion el dia 1º de Enero de 1867, hasta Perote el dia 1º de Abril del mismo año, y hasta Puebla el 1º de Enero de 1868.

Art. 5º El concesionario queda sujeto además á todas y cada una de las estipulaciones contenidas en el pliego de condiciones anexo á este decreto.

Art. 6º Nuestros Ministros de Fomento y de Hacienda quedan encargados de la ejecucion de este decreto.

Dado en México, á 24 de Diciembre de 1865.—*Maximiliano.*—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

PLIEGO DE CONDICIONES

A QUE SE REFIERE EL DECRETO ANTERIOR.

TÍTULO I.

TRAZO Y CONSTRUCCION.

Art. 1º Se autoriza á D. Ramon Zangróniz para construir por su cuenta y riesgo, segun el trazo que se fije por los ingenieros del Gobierno, un ferrocarril que, partiendo de Veracruz, termine en Puebla y pase por Jalapa y Perote; y á establecer en él un servicio de carruajes destinados al trasporte de carga y pasajeros.

El servicio de este camino se hará por medio de animales, desde Veracruz hasta Perote, y por locomotivas de vapor desde Perote hasta Puebla.

Los ingenieros del Gobierno determinarán los puntos de partida y llegada en las antedichas localidades, á propuesta del concesionario.

Art. 2º El camino de fierro se dividirá en tres secciones distintas. La primera, de Veracruz á Jalapa, deberá estar terminada y puesta en explotacion el 1º de Enero de 1867.

La segunda seccion, de Jalapa á Perote, se terminará y pondrá en explotacion el 1º de Abril de 1867.

La tercera seccion, de Perote á Puebla, deberá estar terminada y se pondrá en explotacion el 1º Enero de 1868; de manera que todo el camino, desde Veracruz hasta Puebla, se ponga en explotacion el 1º de Enero de 1868.

Art. 3º Para facilitar la construccion de dicho camino, el Estado se

compromete á pagar al concesionario, á título de adelanto reembolsable, la suma de $ 6,500 por cada kilómetro que construya.

Para pago de este adelanto, el concesionario recibirá una suma de $ 32,500, cada vez que los ingenieros del Gobierno comprueben que se ha puesto en estado de explotacion un nuevo tramo de 5 kilómetros.

Dichos adelantos serán reembolsados por medio de un descuento de 10 por 100 sobre el total de los productos brutos de la explotacion, hasta la completa amortizacion del capital adelantado y sus intereses al 6 por 100 anual. La liquidacion de estos descuentos se hará cada trimestre, por el agente del Gobierno encargado de la inspeccion, y la entrega del dinero se hará en la Caja Central del Tesoro en México, en un plazo de diez dias. Despues del reembolso de las sumas adelantadas por el Gobierno, se rebajará un 10 por 100 en beneficio del público.

Art. 4º La via podrá establecerse sobre el camino carretero y sus obras de arte, tomando una zona de 5 metros de ancho en uno de sus lados. El resto de la calzada quedará expedito para la circulacion ordinaria, sin que ésta pueda ser interrumpida ni embarazada por las obras del concesionario. El ancho del camino carretero no deberá ser menor de 5 metros.

Art. 5º El camino de hierro será de una sola via, y tendrá las dobles vias necesarias. El número, la extension y la colocacion de estas últimas, se determinarán por los ingenieros del Gobierno, oido el concesionario.

Art. 6º El ancho de la via férrea, entre los bordes interiores de los rieles, será de 1,45.

La distancia entre las dos vias, en los lugares en que se establezcan, será á lo ménos de 1,80, medida entre los bordes exteriores de los rieles de cada via.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser á lo ménos de 1,50 en las partes en terraplen, y de 1 en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes, y en los subterráneos.

Art. 7º El peso de los rieles será de 28 kilógramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas para la explotacion por medio de animales, será de 25 metros.

El radio mínimum de las curvas para la explotacion con locomotivas, será de 90 metros.

La pendiente máximum de la via férrea para la explotacion por medio de animales, será de 8 por 100.

La pendiente máximum de la via férrea, para la explotacion con locomotivas, será de 6 por 100.

Art. 8º La via férrea quedará separada del camino carretero por un foso, necesario para el desecamiento de la via, y para dejar correr las aguas. La dimension de este foso será determinada por los ingenieros del Gobierno, segun las circunstancias locales á propuesta del concesionario, pero dejando siempre cuando ménos 5 metros del camino carretero, libre para la circulacion ordinaria.

Art. 9º El fierro, la madera y otros elementos constitutivos de la via, deberán ser de buena calidad, y apropiados al uso á que se destinan. El concesionario se conformará con todas las règlas del arte, á fin de obtener una construccion perfectamente sólida.

Art. 10. Los puentes, los subterráneos, y en general todas las obras de arte, no podrán ejecutarse sino conforme á planos previamente aprobados por los agentes del Gobierno.

Art. 11. El concesionario ejecutará las obras, por medios y con agentes de su eleccion, pero quedando sometido á la inspeccion y la vigilancia de los ingenieros del Gobierno.

Esta inspeccion y esta vigilancia tendrán por objeto impedirle apartarse de las disposiciones prescritas en el presente pliego de condiciones, y las que resulten de los proyectos aprobados.

Art. 12. La via férrea podrá cruzar toda via de comunicacion pública ó particular.

Art. 13. El número de estaciones y el lugar que deban ocupar, serán determinados por los agentes del Gobierno.

Art. 14. El concesionario estará obligado á restablecer y asegurar

por su cuenta, los desagües que se hayan detenido, suspendido ó modificado por sus obras. Igualmente repondrá en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que le obliguen sus obras á modificar.

Art. 15. Las indemnizaciones por perjuicios causados por los trabajos ó por la explotacion de la via férrea, serán por cuenta del concesionario.

Art. 16. Todos los terrenos necesarios para el establecimiento de la via férrea y sus dependencias, serán comprados y pagados por el concesionario.

Siendo la empresa de utilidad pública, el concesionario queda investido, para la ejecucion de las obras dependientes de su concesion, de todos los derechos que confieren las leyes al Gobierno para la adquisicion de los terrenos por via de expropiacion, y al mismo tiempo queda sometido á todas las disposiciones que se derivan de estas leyes.

Sin embargo, el Estado cede al concesionario el goce gratuito de los terrenos de su propiedad, necesarios para la via, durante el tiempo de la concesion; no obstante, este derecho no se extenderá á las construcciones actualmente existentes, ni á los terrenos situados en las poblaciones.

Art. 17. A medida que los trabajos se vayan terminando en algunos tramos de la via, de manera que estos tramos puedan ser puestos útilmente en explotacion, se procederá á su recepcion por uno ó varios comisionados que el Gobierno designe.

El acta del ó de los comisionados, no será válida sino despues de homologacion por el Gobierno. Despues de esta homologacion, el concesionario podrá poner en explotacion los dichos tramos de via y percibir los precios de trasportes determinados en el presente pliego.

Sin embargo, estas recepciones parciales no se considerarán como definitivas, sino hasta la recepcion general de la via concedida.

Cuando todas las obras comprendidas en la concesion estén concluidas, la recepcion general y definitiva tendrá lugar en la misma forma que las recepciones parciales.

Art. 18. En el plazo de dos meses, despues de puesta en explotacion

cada seccion de la via férrea, el concesionario estará obligado á remitir al Gobierno un estado descriptivo que comprenderá: 1º la descripcion de todos los terrenos que sirvan de asiento á la via y sus dependencias: 2º la de las obras de arte, comprendiendo los puentes, alcantarillas, acueductos, casas de guardas, estaciones, almacenes y todas las demas obras construidas segun los planos aprobados por los ingenieros del Gobierno.

TÍTULO II.

CONSERVACION Y EXPLOTACION.

Art. 19. El concesionario mantendrá siempre en buen estado la via férrea y todas sus dependencias. En caso de negligencia se proveerá á ello de oficio por su cuenta.

Art. 20. Los carruajes destinados al trasporte de personas, serán del mejor modelo, con asientos adentro y con vidrieras en las ventanillas y puertas.

Habrá asientos de dos clases. El concesionario se conformará, para las disposiciones de los asientos de cada clase, á lo que determinen los agentes del Gobierno.

Art. 21. La velocidad mínimum de los trenes de viajeros, por traccion de animales, deberá ser de 15 kilómetros por hora, y de 25 kilómetros por traccion de vapor.

Los trenes de mercancías por traccion de animales, harán á lo ménos 8 kilómetros por hora, y con máquinas locomotivas 16 kilómetros.

Art. 22. El concesionario estará obligado á establecer, por su cuenta, donde haya necesidad, guardas en número suficiente para asegurar el paso de los trenes sobre la via, y el de la circulacion ordinaria en los puntos en que la via férrea sea atravesada á nivel por algun camino.

Art. 23. El concesionario tiene obligacion de someter á la aprobacion de los ingenieros ó agentes del Gobierno, todos los reglamentos relativos al servicio y á la explotacion de la via férrea.

TÍTULO III.

DURACION DE LA CONCESION, ETC.

Art. 24. La duracion de la concesion será de 75 años, que comenzarán á contarse desde el 1º de Enero de 1868.

Art. 25. En la época fijada como término de la concesion, y por el sólo hecho de haber terminado, el Gobierno se subrogará al concesionario en todos sus derechos sobre la via férrea y sus dependencias, y entrará inmediamente en posesion de todos sus productos.

El concesionario queda obligado á entregarle en buen estado de conservacion la via férrea y todos los inmuebles que dependan de ella, cualquiera que sea su naturaleza, tales como los edificios de las estaciones, talleres y depósitos, las casas de guardas, etc.

Lo mismo se efectuará con todos los objetos mobiliarios que dependan igualmente de dicha via, tales como las barreras y vallas, las vias, cambios de vias, plataformas giratorias, depósitos de agua, gruas hidráulicas, máquinas fijas, etc.

En los últimos cinco años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de apropiarse los productos de la via férrea, si el concesionario no toma sus medidas para cumplir plena y enteramente esta obligacion.

En lo que concierne á los objetos muebles, tales como el material de explotacion, los animales, los combustibles y provisiones de todo género, los muebles de las estaciones, los útiles de los talleres, el Estado tendrá que pagarlos segun el avalúo que se haga de ellos, á juicio de peritos, si el concesionario lo exige; y recíprocamente, si el Estado lo requiere, el concesionario tendrá que cedérselos de la misma manera.

Art. 26. Si el concesionario no terminase las obras en el plazo fijado en el art. 2º, y si no cumpliese las diversas prescripciones que le son impuestas en el presente pliego de condiciones, caducará la concesion; y en este caso, el Gobierno, segun lo juzgue conveniente, podrá ordenar la destruccion pura y simple de los trabajos por cuenta del concesionario, ó su adjudicacion á otra persona.

Esta adjudicacion se hará conforme á las cláusulas del presente pliego de condiciones, rematándose las obras ya construidas, los materiales aprovisionados y las porciones de camino ya puestas en explotacion.

El concesionario cesante recibirá, en este último caso, el valor que se obtenga en el remate.

Si la adjudicacion abierta no conduce á ningun resultado, se tentará una segunda sobre las mismas bases; si pasan tres meses sin que esta segunda tentativa tenga resultado, el concesionario perderá definitivamente todos sus derechos, y las óbras ejecutadas, los materiales reunidos y la parte de la via abierta á la explotacion, pasarán á ser propiedad del Estado.

Art. 27. En caso de interrupcion parcial ó total de la explotacion de la via férrea, la administracion tomará inmediatamente, á expensas del concesionario, las medidas necesarias para asegurar provisionalmente el servicio.

Si á los tres meses de la organizacion del servicio provisional, el concesionario no ha probado que tiene los medios suficientes para continuar por su cuenta la explotacion, la caducidad podrá ser declarada.

Una vez declarada la caducidad, la via férrea y todas sus dependencias se pondrán en pública subasta, y se procederá como se ha dicho en el artículo anterior.

Art. 28. Las disposiciones de los artículos anteriores no serán aplicables, y la caducidad no tendrá lugar, en el caso de que el concesionario no haya podido cumplir sus obligaciones por causa de fuerza mayor, debidamente comprobada.

TÍTULO IV.

CONDICIONES RELATIVAS AL TRASPORTE DE VIAJEROS Y DE MERCANCÍAS.

Art. 29. Para indemnizar al concesionario de sus gastos y de las condiciones que se le imponen en el presente pliego, las cuales tiene obligacion expresa de llenar exactamente, el Gobierno le concede la auto-

rizacion de percibir, durante todo el tiempo de la concesion, los precios de trasporte que en seguida se fijan:

Viajeros.

1ª clase, de Veracruz á Puebla.....	$ 0 06¼	por kilómetro
2ª idem, de idem á idem.....	0 04	,, ,,
1ª idem, de Puebla á Veracruz.....	0 04¼	,, ,,
2ª idem, de idem á idem.....	0 03	,, ,,

Mercancías.

Una tonelada de Veracruz á Puebla....	$ 0 15	por kilómetro
Una idem de Puebla á Veracruz.....	0 07½	,, ,,

Los niños de ménos de tres años de edad no pagarán nada, con tal que sean llevados en brazos; los de tres á siete años pagarán la mitad de la tarifa.

Art. 30. Todo viajero cuyo equipaje no pase de 30 kilógramos, no pagará nada por su conduccion.

Art. 31. En el caso de que el concesionario juzgare conveniente reducir el todo ó una parte de la tarifa arriba fijada, las cuotas así reducidas no podrán ser cambiadas sino despues de un plazo de tres meses. Estas modificaciones deberán ser aprobadas por el Gobierno.

Art. 32. Todo tratado particular, cuyo efecto fuera reducir la tarifa tan sólo en favor de algunos remitentes, queda formalmente prohibido.

Sin embargo, esta disposicion no será aplicable á los convenios que pudiesen formarse entre el Gobierno y el concesionario en interes del servicio público, ni á las reducciones que fuesen concedidas por el concesionario á los indigentes.

Art. 33. El Gobierno tendrá derecho de revisar la tarifa de precios de trasporte cuando los productos netos de la explotacion excedan del 15 por 100 del capital empleado; sin embargo, esta revision no podrá verificarse sino cada cinco años.

Art. 34. El concesionario contrae la obligacion de hacer con cuidado, exactitud, celeridad y sin favor particular, el trasporte de viajeros

y mercancías, y para ello poner y conservar en servicio, en toda época, el número de vehículos y animales que exijan las necesidades del tráfico.

El concesionario deberá poner á disposicion del público, en el servicio de toda la línea, 25 coches de pasajeros y 200 carros de equipajes y mercancías.

Art. 35. Los bultos y objetos de cualesquiera clase, se inscribirán en la estacion de donde partan y en la de llegada, en registros especiales, al momento de ser recibidos ó remitidos; sobre el registro de la estacion de partida, se anotará el précio total que se deba por el trasporte.

Toda expedicion de mercancías se comprobará con un recibo que el concesionario estará obligado á dar al remitente.

Este recibo manifestará la naturaleza y peso de los bultos, el precio total del trasporte y el tiempo en que éste deba efectuarse.

Art. 36. El concesionario, por sí ó por otro encargado que obre bajo su responsabilidad, tendrá obligacion de conducir al domicilio de los consignatarios las mercancías que le sean confiadas, dentro de un perímetro y en el tiempo que el Gobierno determine.

Las tarifas que por esta conduccion á domicilio hayan de establecerse, serán fijadas por el Gobierno á propuesta del concesionario, y se aplicarán á todos sin distincion.

Los remitentes y consignatarios quedan libres de hacer por sí y á sus expensas la conduccion de las mercancías de la estacion de llegada á su domicilio.

Art. 37. Los carruajes y otros medios de trasporte que el concesionario emplee en la conduccion de rieles, máquinas y materiales destinados á las obras de las líneas, no estarán sujetos á ningun impuesto ni peaje durante el tiempo de la construccion, siempre que no trasporten más que efectos destinados á dicha construccion.

TÍTULO V.

EXTIPULACIONES RELATIVAS Á DIVERSOS SERVICIOS PÚBLICOS.

Art. 38. El trasporte del correo se hará gratuitamente por el concesionario.

Los ingenieros del Estado ó agentes encargados de la inspeccion y vigilancia de la via férrea, los empleados del telégrafo que viajen para el servicio de la línea eléctrica, serán trasportados gratuitamente.

Los empleados del Gobierno en comision, los militares ó marinos que viajen en cuerpo ó aisladamente por causa del servicio, despachados con licencia ó de vuelta á sus hogares, cuando hayan cumplido su tiempo, sólo pagarán, tanto ellos como sus equipajes, la mitad de la cuota fijada en la tarifa del presente pliego de condiciones.

Si el Gobierno tuviera necesidad de enviar tropas y material de guerra á alguno de los puntos de la via férra, el concesionario estará obligado á poner inmediatamente á su disposicion, por la mitad de las cuotas de la tarifa, todos sus medios de trasporte.

Los individuos provistos de un certificado de inmigrantes, gozarán ellos y sus equipajes de una rebaja del tercio de la cuota de la tarifa.

Art. 39. El Gobierno se reserva la facultad de hacer á lo largo de la via todas las construcciones y poner todos los aparatos necesarios para el establecimiento de una línea telegráfica.

A pedimento del Gobierno, se reservará en las estaciones de las ciudades y de los lugares que se designen ulteriormente, el terreno necesario para el establecimiento de las casas destinadas á recibir las oficinas telegráficas y su material.

TÍTULO VI.

CLÁUSULAS DIVERSAS.

Art. 40. En el caso en que el Gobierno autorizase ú ordenase la construccion de caminos ó ferrocarriles que atraviesen la línea, objeto de

la presente concesion, el concesionario no podrá oponerse á esos trabajos, con tal que se tomen todas las medidas necesarias para que no resulte ningun obstáculo para la construccion y el servicio de la via férrea, ni pérdida para el concesionario.

Art. 41. El Gobierno se reserva expresamente el derecho de autorizar, en la misma direccion, cualquiera otra empresa de trasportes usando de la via ordinaria, y además, el de hacer nuevas concesiones de ramales que se empalmen sobre la que hace el objeto del presente pliego de condiciones, ó se establezcan en la prolongacion de la misma línea.

Los concesionarios de estas nuevas líneas podrán hacer circular sus vehículos sobre la línea del concesionario actual, y recíprocamente, mediante el derecho de peaje que fije el Gobierno y los arreglos que hagan entre sí, y bajo la reserva de sujetarse á los reglamentos de policía vigentes. En caso de que los concesionarios no pudiesen arreglarse sobre el uso de esta facultad, el Gobierno decidirá las dificultades que entre ellos se suscitasen.

Art. 42. El concesionario no podrá reclamar ninguna indemnizacion por perjuicios que el tráfico ordinario pueda causar á la via férrea; ni con motivo del estado de la calzada y de la influencia que pudiera ejercer sobre el estado y conservacion de su via, ni por la apertura de nuevas vias de comunicacion, ni tampoco por los trastornos é interrupciones en el servicio que pudieran resultar, de trabajos ejecutados en la via pública, ya sea por el Gobierno, ya sea por las compañías ó particulares autorizados regularmente; ni, en fin, por cualquier motivo que resultara del libre uso de la via pública.

Art. 43. El concesionario quedará sometido á la contribucion predial, tanto por la superficie del terreno ocupado por la via concedida y sus dependencias, como por los edificios y almacenes que dependan de la explotacion, y en general á todas las contribuciones existentes ó que puedan ser establecidas por la ley.

Art. 44. Se nombrará uno ó más inspectores ó comisarios encargados especialmente de vigilar las operaciones del concesionario, en todo aquello que esté fuera de las atribuciones de los ingenieros del Estado.

Art. 45. Los gastos de visita, vigilancia y recepcion de las obras serán reportados por el concesionario.

Art. 46. El concesionario queda sometido á las prescripciones de la ley sobre ferrocarriles, de 2 de Octubre, que no sean contrarias á este pliego de condiciones; á los reglamentos generales de policía y de vias de comunicacion, decretados y por decretar, y particularmente á los que se dictaren para arreglar la disposicion, distribucion, circulacion y colocacion de los wagones del nuevo servicio.

Art. 47. Como garantía de ejecucion de las obras del camino de hierro, conforme á las condiciones estipuladas en el presente pliego, el concesionario dará una fianza de $20,000 á satisfaccion del Gobierno, la cual no le será devuelta sino despues de haberse terminado los trabajos.

En caso de que la concesion caducare ántes de la recepcion definitiva de las obras, la fianza se hará efectiva y su producto pertenecerá al Estado.

Art. 48. El concesionario tendrá obligacion de entregar cada seis meses en el Ministerio de Fomento el estado de su situacion.

Art. 49. Las diferencias que se suscitaren entre el Gobierno y el concesionario sobre la interpretacion ó cumplimiento de las cláusulas del presente pliego de condiciones, serán sometidas al fallo de lo contencioso-administrativo del Consejo de Estado.

Art. 50. La Compañía que forme el concesionario quedará sujeta á todas las condiciones ántes enumeradas.

Número 138.

Informe de 25 de Diciembre de 1865

del Director general de caminos y puentes, relativo al decreto que dispone la construccion de un ferrocarril de Veracruz á Jalapa, Perote y Puebla.

Direccion general de caminos y puentes.—México, Diciembre 25 de 1865.—Señor: El mal estado del camino carretero entre Paso del Macho y Orizaba, único por donde tienen que transitar los viajeros y las mercancías que se dirigen del puerto de Veracruz á las poblaciones situadas sobre la Mesa Central, ó vice versa, produjo durante cerca de ocho meses de este año la paralizacion casi completa del movimiento de los trasportes, ocasionando enormes perjuicios al comercio, y sometiendo á los viajeros á infinitas molestias y aun á graves peligros. Esto hizo que V. M. aprobara el proyecto de construir un ferrocarril de via angosta con servicio de animales entre dicho punto de Paso del Macho y la ciudad de Puebla. Pero las dificultades que desde luego se presentaron para la organizacion del trabajo, y entre otras la de crear un material de trasportes enteramente nuevo que se adaptase á la via angosta, dieron lugar á que se abandonase este proyecto, cuyos útiles resultados tenian, además, un carácter provisional, y á que V. M. concibiera otro de mucha mayor importancia, de más fácil y no ménos pronta realizacion, y cuyos benéficos resultados habian de ser permanentes. V. M. se dignó entónces encargarme de fijar las bases para el establecimiento de un ferrocarril de Veracruz á Jalapa, Perote y Puebla, con la precisa condicion de que la línea habia de entregarse al servicio público entre Veracruz y Jalapa en el término de un año á lo sumo.

Hoy tengo la honra de someter á V. M. el resultado de mis trabajos, creyendo indispensable entrar en algunas breves explicaciones, para que V. M. pueda, con toda seguridad, resolver lo que crea más conveniente.

Tres puntos he examinado:

1º *¿Es ó no útil el establecimiento del ferrocarril proyectado?*

La utilidad se hace evidente considerando el grande incremento en riqueza y poblacion que con la nueva via de comunicacion pueden tomar el Distrito de Jalapa y sus adyacentes. En esos Distritos, la agricultura, la minería, la industria fabril y el comercio encontrarán abundantísimos elementos para desarrollarse de un modo extraordinario, y la inmigracion extranjera terrenos inmensos situados en un clima sano y agradable cual ninguno. Esos ricos Distritos de donde nuestras guerras intestinas y la construccion del ferrocarril de Orizaba han hecho alejarse casi todo tráfico mercantil, solo esperan el establecimiento de la via proyectada para salvarse de una completa ruina y entrar en una brillante época de prosperidad. Pero la utilidad resulta más evidente cuando se considera que es necesario impedir á todo trance que el tráfico vuelva á interrumpirse entre esta capital y el puerto de Veracruz en la próxima estacion de aguas, lo cual podrá muy bien suceder á pesar de todos los esfuerzos que se hacen para componer el camino entre Paso del Macho y Orizaba.

Hay igualmente utilidad general para el comercio y los viajeros en la competencia que para los trasportes se establecerá entre esta nueva via férrea y el ferrocarril imperial de Orizaba; competencia en la que el camino de Jalapa nunca dispondrá de los medios suficientes para poder perjudicar á aquel; pero que bastará para destruir el monopolio y hacerle bajar su tarifa que ahora es excesivamente alta.

2º *¿Tendria más cuenta componer el camino carretero de Jalapa, que el establecer un ferrocarril?*

Para los que conocen el estado en que se halla dicho camino y pueden calcular lo que costarian en tiempo y dinero las reparaciones indispensables tan sólo para asegurar el tránsito, la respuesta no es dudosa.

El ferrocarril, estableciéndolo sobre la misma calzada, puede construirse con muchísima más prontitud, y de manera que ántes del próximo mes de Junio llegue hasta el lugar desde donde el tránsito nunca pueda quedar interrumpido. Su costo, hasta allí, podrá ser mayor que el de la reparacion del camino; pero además de que la prontitud de la ejecucion compensa los mayores gastos que tengan que hacerse, el resultado final será que el trasporte de un pasajero ó una tonelada de mercancías sea más cómodo, más seguro, más rápido y más barato por el ferrocarril que por el camino carretero. Esto no sucederia si se pretendiera establecer inmediatamente la explotacion con locomotivas desde Veracruz hasta Perote; la construccion de la línea costaria enormes sumas por las dificultades que presenta el terreno; el interes y la amortizacion del gran capital que en tal caso fuera necesario emplear, entrarian á formar una parte muy considerable de los gastos permanentes y absorberian quizá completamente los productos de la explotacion. Pero tratándose de un ferrocarril explotado con animales, que podrá seguir casi todas las inflexiones y sinuosidades del camino existente, aprovechando sus puentes y otras obras de arte, la cuestion cambia de aspecto, y bajo este punto de vista considero preferible la construccion del ferrocarril proyectado á la reparacion de la carretera.

3º *Decidido el establecimiento del ferrocarril, ¿deberá construirse con fondos del erario, reservándose el Gobierno su explotacion, ó deberá concederse la construccion y explotacion á una empresa particular con privilegio por cierto número de años?*

El primer sistema trae consigo innumerables inconvenientes, y para disminuirlos en algo respecto de la construccion, siempre habria necesidad de hacer una ó varias contratas, sin tener siquiera los datos necesarios para que no resultaran ruinosas, porque en acopiarlos se invertiria un tiempo precioso que á todo trance se debe ahorrar. Por otro lado, no debiendo tener el contratista constructor participio en las utilidades ó pérdidas de la explotacion, faltaria este poderoso estímulo para que las obras se ejecutasen con todos los requisitos de solidez y calidad necesarios para disminuir los gastos de aquella y asegurar la du-

racion, sin que pudieran suplir ese estímulo todo el empeño y toda la vigilancia de los ingenieros á quienes el Gobierno confiara la inspeccion. La explotacion del camino por cuenta del Estado probaria aquí probablemente peor que lo que ha probado en otros países, en donde habiéndose adoptado ese método al principio, ha sido necesario abandonarlo por ruinoso é ineficaz.

Concediendo la construccion y explotacion á una Empresa particular, se ganará mucho en tiempo y calidad. Por este método tendrá el Gobierno que auxiliar la construccion de la línea por medio de una subvencion; pero ninguna subvencion considero demasiado grande para obtener en tan breve tiempo el resultado, y además ella puede combinarse de modo que se convierta en un simple adelanto de fondos.

Estas consideraciones, y otras que seria largo exponer, me decidieron á recomendar á V. M. la concesion de la línea á una Empresa particular, fijándole condiciones en cuanto al tiempo que deberá emplearse en la construccion, la calidad de la obra, el sistema de explotacion, y cantidad y medios de trasportes, y la amortizacion de las cantidades adelantadas por el Estado.

Al fijar la tarifa de trasportes, he tenido presente que no la velocidad sino la baratura, es lo que más importa á la produccion y al consumo, y que aunque poco puede variar el consumo de los efectos extranjeros miéntras no aumente la poblacion, la produccion de los artículos indígenas sí puede tomar un incalculable incremento, con sólo que la baratura de los trasportes haga posible la exportacion. En la tarifa verá V. M. que á los efectos de bajada hácia Veracruz, se les ha puesto un precio de trasporte mitad menor que á los de subida. A los inmigrantes se les rebaja una tercera parte del precio del pasaje.

Al gabinete de V. M. he enviado las solicitudes que se han hecho para obtener la concesion, y habiendo sido atendida la del Sr. D. Ramon Zangróniz, se han redactado el proyecto de decreto y el «pliego de condiciones» que respetuosamente tengo la honra de remitir á V. M. —Señor.—Soy con profundo respeto obediente servidor de V. M. I.— *S. Mendez.*—Al Emperador.

Número 139.

Decreto de 8 de Enero de 1866

concediendo privilegio á los Sres. Numa Dousdebés, Julio Ziegler y Ramon Zangróniz para la construccion de un ferrocarril de Puebla al mar Pacífico, pasando por Atlixco, Matamoros Izúcar y Valle de Atoyac.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Visto el decreto de 2 de Octubre de 1865;

Vista la solicitud de D. Numa Dousdebés, D. Julio Ziegler y D. Ramon Zangróniz, para obtener la autorizacion de construir y explotar un camino de fierro de Puebla al Pacífico, decretamos:

Art. 1º Se concede á D. Numa Dousdebés, D. Julio Ziegler y D. Ramon Zangróniz, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion, durante setenta y cinco años, de un ferrocarril de Puebla hasta el mar Pacífico, pasando por Atlixco, Matamoros Izúcar y Valle de Atoyac, aprovechando la navegacion del rio Mexcala en la parte que convenga; entendiéndose que para la navegacion sólo hay concesion y no privilegio exclusivo.

Art. 2º El tramo entre Puebla y Matamoros Izúcar se establecerá para traccion de animales, y el de Matamoros Izúcar al mar Pacífico se construirá segun se acuerde, en vista de los planos y perfiles que presentarán los concesionarios á nuestra Secretaría de Fomento, á los seis meses contados desde la fecha de este decreto.

Art. 3º El ferrocarril de Puebla hasta Matamoros Izúcar deberá estar concluido y puesto en explotacion el dia 1º de Enero de 1869.

Art. 4º Cuando sean aprobados los planos y perfiles de que habla el

art. 2º, se tomará en consideracion la importancia de la línea para acordar la subvencion que el Estado pueda otorgar para el segundo tramo, y se fijarán los plazos en que hayan de comenzar los trabajos y terminar la via en toda su longitud.

Art. 5º Los concesionarios quedan sujetos, además, á todas y cada una de las estipulaciones contenidas en el pliego de condiciones anexo á este decreto.

Art. 6º Nuestro Ministro de Fomento queda encargado de la ejecucion de este decreto.

Dado en Cuernavaca, á 8 de Enero de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

PLIEGO DE CONDICIONES

A QUE SE REFIERE EL DECRETO ANTERIOR.

TÍTULO I.

TRAZO Y CONSTRUCCION.

Art. 1º Se autoriza á D. Numa Dousdebés, D. Julio Ziegler y D. Ramon Zangróniz para construir por su cuenta y riesgo, segun el trazo que se fije por los ingenieros del Gobierno, un ferrocarril que, partiendo de Puebla, termine en el punto en que sea conveniente continuar la via por la navegacion del rio Mexcala hasta el mar Pacífico. El ferrocarril pasará por Atlixco y Matamoros de Izúcar, y se establecerá en él un servicio de carruajes destinados al trasporte de carga y pasajeros.

El servicio de este camino se hará por medio de animales, desde Puebla hasta Matamoros de Izúcar, y de este punto al Pacífico, será segun se acuerde, en vista de los planos y perfiles que deben presentar los concesionarios, á los seis meses contados desde la fecha del decreto relativo.

Los ingenieros del Gobierno determinarán los puntos de partida y llegada en las expresadas localidades, á propuesta de los concesionarios.

Art. 2º El camino se dividirá en dos secciones distintas.

La primera, de Puebla á Matamoros Izúcar, deberá estar terminada y puesta en explotacion el dia 1º de Enero de 1869.

La segunda seccion, de Matamoros al Mexcala, se terminará y pondrá en explotacion el dia que se fije al aprobarse los planos y perfiles de que se habla en el artículo anterior, señalándose entónces tambien la fecha en que, mediante la navegacion de dicho rio, ha de quedar establecida la comunicacion hasta el Pacífico.

Art. 3º El ferrocarril podrá establecerse sobre el camino carretero, y sus obras de arte tomando una zona de 5 metros de ancho en uno de sus lados. El resto de la calzada quedará expedito para la circulacion ordinaria, sin que ésta pueda ser interrumpida ni embarazada por las obras de los concesionarios. El ancho del camino carretero no deberá ser ménos de 5 metros.

Art. 4º El camino de hierro será de una sola via, y tendrá las dobles vias necesarias. El número, la extension y la colocacion de estas últimas, se determinarán por los ingenieros del Gobierno, oidos los concesionarios.

Art. 5º El ancho de la via férrea, entre los bordes interiores de los rieles, será de 1,45.

La distancia entre las dos vias, en los lugares en que se establezcan, será á lo ménos de 1,80, medida entre los bordes exteriores de los rieles de cada via.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser á lo ménos de 1,50 en las partes en terraplen, y de 1 metro en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes, y en los subterráneos.

Art. 6º El peso de los rieles será de 28 kilógramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas para la explotacion por medio de animales, será de 25 metros.

El radio mínimum de las curvas para la explotacion con locomotivas, será de 90 metros.

La pendiente máximum de la via férrea para la explotacion por medio de animales, será de 8 por 100.

La pendiente máximum de la via férrea, para la explotacion con locomotiva, será de 6 por 100.

Art. 7º La via férrea quedará separada del camino carretero por un foso, necesario para el desecamiento de la via, y para dejar correr las aguas. La dimension de este foso será determinada por los ingenieros del Gobierno, segun las circunstancias locales, á propuesta de los concesionarios, pero dejando siempre cuando ménos 5 metros del camino carretero, libre para la circulacion ordinaria.

Art. 8º El fierro, la madera y otros elementos constitutivos de la via, deberán ser de buena calidad, y apropiados al uso á que se destinan. Los concesionarios se conformarán con todas las reglas del arte, á fin de obtener una construccion perfectamente sólida.

Art. 9º Los puentes, los subterráneos, y en general todas las obras de arte, no podrán ejecutarse sino conforme á planos previamente aprobados por los agentes del Gobierno.

Art. 10. Los concesionarios ejecutarán las obras, por medios y con agentes de su eleccion, pero quedando sometidos á la inspeccion y la vigilancia de los ingenieros del Gobierno.

Esta inspeccion y esta vigilancia tendrán por objeto impedirles apartarse de las disposiciones prescritas en el presente pliego de condiciones, y las que resulten de los proyectos aprobados.

Art. 11. La via férrea podrá cruzar toda via de comunicacion pública ó particular.

Art. 12. El número de estaciones y el lugar que deban ocupar, serán determinados por los agentes del Gobierno.

Art. 13. Los concesionarios estarán obligados á restablecer y asegurar por su cuenta, los desagües que se hayan detenido, suspendido ó modificado por sus obras. Igualmente repondrán en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que les obliguen sus obras á modificar.

Art. 14. Las indemnizaciones por perjuicios causados por los traba-

jos ó por la explotacion de la via férrea, serán por cuenta de los concesionarios.

Art. 15. Todos los terrenos necesarios para el establecimiento de la via férrea y sus dependencias, serán comprados y pagados por los concesionarios.

Siendo la empresa de utilidad pública, los concesionarios quedan investidos, para la ejecucion de las obras dependientes de su concesion, de todos los derechos que confieren las leyes al Gobierno para la adquisicion de los terrenos por via de expropiacion, y al mismo tiempo quedan sometidos á todas las disposiciones que se derivan de estas leyes.

Sin embargo, el Estado cede á los concesionarios el goce gratuito de los terrenos de su propiedad, necesarios para la via, durante el tiempo de la concesion; no obstante, este derecho no se extenderá á las construcciones actualmente existentes, ni á los terrenos situados en las poblaciones.

Art. 16. A medida que los trabajos se vayan terminando en algunos tramos de la via, de manera que estos tramos puedan ser puestos útilmente en explotacion, se procederá á su recepcion por uno ó varios comisionados que el Gobierno designe.

El acta del ó de los comisionados, no será válida sino despues de homologacion por el Gobierno. Despues de esta homologacion, los concesionarios podrán poner en explotacion los dichos tramos de via y percibir los precios de trasportes determinados en el presente pliego.

Sin embargo, estas recepciones parciales no se considerarán como definitivas, sino hasta la recepcion general de la via concedida.

Cuando todas las obras comprendidas en la concesion estén concluidas, la recepcion general y definitiva tendrá lugar en la misma forma que las recepciones parciales.

Art. 17. En el plazo de dos meses, despues de puesta en explotacion cada seccion de la via férrea, los concesionarios estarán obligados á remitir al Gobierno un estado descriptivo que comprenderá: 1º La descripcion de todos los terrenos que sirvan de asiento á la via y á sus dependencias: 2º La de las obras de arte, comprendiendo los puentes, alcan-

tarillas, acueductos, casas de guardas, estaciones, almacenes y todas las demas obras construidas segun los planos aprobados por los ingenieros del Gobierno.

TÍTULO II.

CONSERVACION Y EXPLOTACION.

Art. 18. Los concesionarios mantendrán siempre en buen estado la via férrea y todas sus dependencias. En caso de negligencia se proveerá á ello de oficio por su cuenta.

Art. 19. Los carruajes destinados al trasporte de personas, serán del mejor modelo, con asientos adentro y con vidrieras en las ventanillas y puertas.

Habrá asientos de dos clases. Los concesionarios se conformarán, para las disposiciones de los asientos de cada clase, á lo que determinen los agentes del Gobierno.

Art. 20. La velocidad mínimum de los trenes de viajeros, por traccion de animales, deberá ser de 15 kilómetros por hora, y de 25 kilómetros por traccion de vapor.

Los trenes de mercancías por traccion de animales, harán á lo ménos 8 kilómetros por hora, y con máquinas locomotivas 16 kilómetros.

Art. 21. Los concesionarios estarán obligados á establecer, por su cuenta, donde haya necesidad, guardas en número suficiente para asegurar el paso de los trenes sobre la via, y el de la circulacion ordinaria en los puntos en que la via férrea sea atravesada á nivel por algun camino.

Art. 22. Los concesionarios tienen obligacion de someter á la aprobacion de los ingenieros ó agentes del Gobierno, todos los reglamentos relativos al servicio y á la explotacion de la via férrea.

TÍTULO III.

DURACION DE LA CONCESION, ETC.

Art. 23. La duracion de la concesion será de 75 años, que comenzarán á contarse desde el 1º de Enero de 1869.

Art. 24. En la época fijada como término de la concesion, y por el solo hecho de haber terminado, el Gobierno se subrogará á los concesionarios en todos sus derechos sobre la via férrea y sus dependencias, y entrará inmediamente en posesion de todos sus productos.

Los concesionarios quedan obligados á entregar en buen estado de conservacion la via férrea y todos los inmuebles que dependan de ella, cualquiera que sea su naturaleza, tales como los edificios de las estaciones, talleres y depósitos, las casas de guardas, etc.

Lo mismo se efectuará con todos los objetos mobiliarios que dependan igualmente de dicha via, tales como las barreras y vallas, las vias, cambios de vias, plataformas giratorias, depósitos de agua, gruas hidráulicas, máquinas fijas, etc.

En los cinco últimos años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de apropiarse los productos de la via férrea, si los concesionarios no toman sus medidas para cumplir plena y enteramente esta obligacion.

En lo que concierne á los objetos muebles, tales como el material de explotacion, los animales, los combustibles y provisiones de todo género, los muebles de las estaciones, los útiles de los talleres, el Estado tendrá que pagarlos segun el avalúo que se haga de ellos, á juicio de peritos, si los concesionarios lo exigen; y recíprocamente, si el Estado lo requiere, los concesionarios tendrán que cedérselos de la misma manera.

Art. 25. Si los concesionarios no terminasen las obras en el plazo fijado en el art. 2º, y si no se cumpliesen las diversas prescripciones que les son impuestas en el presente pliego de condiciones, caducará la concesion; y en este caso, el Gobierno, segun lo juzgue conveniente, podrá

ordenar la destruccion pura y simple de los trabajos por cuenta de los concesionarios, ó su adjudicacion á otra persona.

Esta adjudicacion se hará conforme á las cláusulas del presente pliego de condiciones, rematándose las obras ya construidas, los materiales aprovisionados y las porciones de camino ya puestas en explotacion.

Los concesionarios cesantes recibirán, en este último caso, el valor que se obtenga en el remate.

Si la adjudicacion abierta no conduce á ningun resultado, se tentará una segunda sobre las mismas bases; si pasan tres meses sin que esta segunda tentativa tenga resultado, los concesionarios perderán definitivamente todos sus derechos, y las obras ejecutadas, los materiales reunidos y la parte de la via abierta á la explotacion, pasarán á ser propiedad del Estado.

Art. 26. En el caso de interrupcion parcial ó total de la explotacion de la via férrea, la administracion tomará inmediatamente, á expensas de los concesionarios, las medidas necesarias para asegurar provisionalmente el servicio.

Si á los tres meses de la organizacion del servicio provisional, los concesionarios no han probado que tienen los medios suficientes para continuar por su cuenta la explotacion, la caducidad podrá ser declarada.

Una vez declarada la caducidad, la via férrea y todas sus dependencias se pondrán en pública subasta, y se procederá como se ha dicho en el artículo anterior.

Art. 27. Las disposiciones de los artículos anteriores no serán aplicables, y la caducidad no tendrá lugar, en el caso de que los concesionarios no hayan podido cumplir sus obligaciones por causa de fuerza mayor, debidamente comprobada.

TÍTULO IV.

CONDICIONES RELATIVAS AL TRASPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS.

Art. 28. Para indemnizar á los concesionarios de sus gastos y de las condiciones que se les imponen en el presente pliego, las cuales tienen obligacion expresa de llenar exactamente, el Gobierno les concede la autorizacion de percibir, durante todo el tiempo de la concesion, los precios de trasporte que fijará de acuerdo con los concesionarios, ántes de que se ponga el camino en explotacion.

Art. 29. En el caso de que los concesionarios juzgaren conveniente reducir el todo ó una parte de la tarifa fijada, las cuotas así reducidas no podrán ser cambiadas sino despues de un plazo de tres meses. Estas modificaciones deberán ser aprobadas por el Gobierno.

Art. 30. Todo tratado particular, cuyo efecto fuera reducir la tarifa tan sólo en favor de algunos remitentes, queda formalmente prohibido.

Sin embargo, esta disposicion no será aplicable á los convenios que pudiesen formarse entre el Gobierno y los concesionarios en interes del servicio público, ni á las reducciones que fuesen concedidas por los concesionarios á los indigentes.

Art. 31. El Gobierno tendrá derecho de revisar la tarifa de precios de trasporte cuando los productos netos de la explotacion excedan del 15 por 100 del capital empleado; sin embargo, esta revision no podrá verificarse sino cada cinco años.

Art. 32. Los concesionarios contraen la obligacion de hacer con cuidado, exactitud, celeridad y sin favor particular, el trasporte de viajeros y mercancías, y para ello poner y conservar en servicio, en toda época, el número de vehículos y animales que exijan las necesidades del tráfico.

Los concesionarios deberán poner á disposicion del público, en el servicio de toda la línea, 25 coches de pasajeros y 200 carros de equipajes y mercancías.

Art. 33. Los bultos y objetos de cualesquiera clase, se inscribirán en la estacion de donde partan y en la de llegada, en registros especiales, al momento de ser recibidos ó remitidos; sobre el registro de la estacion de partida, se anotará el precio total que se deba por el trasporte.

Toda expedicion de mercancías se comprobará con un recibo que los concesionarios estarán obligados á dar al remitente.

Este recibo manifestará la naturaleza y peso de los bultos, el precio total del trasporte y el tiempo en que éste deba efectuarse.

Art. 34. Los concesionarios, por sí ó por otro encargado que obre bajo su responsabilidad, tendrán obligacion de conducir al domicilio de los consignatarios las mercancías que les sean confiadas, dentro de un perímetro y en el tiempo que el Gobierno determine.

Las tarifas que por esta conduccion á domicilio hayan de establecerse, serán fijadas por el Gobierno á propuesta de los concesionarios, y se aplicarán á todos sin distincion.

Los remitentes y consignatarios quedan libres de hacer por sí y á sus expensas la conduccion de las mercancías de la estacion de llegada á su domicilio.

Art. 35. Los carruajes y otros medios de trasporte que los concesionarios empleen en la conduccion de rieles, máquinas y materiales destinados á las obras de la línea, no estarán sujetos á ningun impuesto ni peaje durante el tiempo de la construccion, siempre que no trasporten más que efectos destinados á dicha construccion.

TÍTULO V.

ESTIPULACIONES RELATIVAS Á DIVERSOS SERVICIOS PÚBLICOS.

Art. 36. El trasporte del correo se hará gratuitamente por los concesionarios.

Los ingenieros del Estado ó agentes encargados de la inspeccion y vigilancia de la via férrea, y los empleados del telégrafo que viajen para el servicio de la línea eléctrica, serán trasportados gratuitamente.

Los empleados del Gobierno en comision, los militares ó marinos que viajen en cuerpo ó aisladamente por causa del servicio, despachados con licencia ó de vuelta á sus hogares, cuando hayan cumplido su tiempo, sólo pagarán, tanto ellos como sus equipajes, la mitad de la cuota fijada en la tarifa del presente pliego de condiciones.

Si el Gobierno tuviera necesidad de enviar tropas y material de guerra á alguno de los puntos de la via férrea, los concesionarios estarán obligados á poner inmediatamente á su disposicion, por la mitad de las cuotas de la tarifa, todos sus medios de trasporte.

Los individuos provistos de un certificado de inmigrantes, gozarán ellos y sus equipajes de una rebaja del tercio de la cuota de la tarifa.

Art. 37. El Gobierno se reserva la facultad de hacer á lo largo de la via todas las construcciones y poner todos los aparatos necesarios para el establecimiento de una línea telegráfica.

A pedimento del Gobierno, se reservará en las estaciones de las ciudades y de los lugares que se designen ulteriormente, el terreno necesario para el establecimiento de las casas destinadas á recibir las oficinas telegráficas y su material.

TÍTULO VI.

CLÁUSULAS DIVERSAS.

Art. 38. En el caso en que el Gobierno autorizase ú ordenase la construccion de caminos ó ferrocarriles que atraviesen la línea objeto de la presente concesion, los concesionarios no podrán oponerse á esos trabajos, con tal que se tomen todas las medidas necesarias para que no resulte ningun obstáculo para la construccion y el servicio de la via férrea, ni pérdida para los concesionarios.

Art. 39. El Gobierno se reserva expresamente el derecho de autorizar, en la misma direccion, cualquiera otra empresa de trasportes usando de la via ordinaria, y además, el de hacer nuevas concesiones de ramales que se empalmen sobre la que hace el objeto del presente pliego de condiciones, ó se establezcan en la prolongacion de la misma línea.

Los concesionarios de estas nuevas líneas podrán hacer circular sus vehículos sobre la línea de los concesionarios actuales, y recíprocamente, mediante el derecho de peaje que fije el Gobierno y los arreglos que hagan entre sí, y bajo la reserva de sujetarse á los reglamentos de policía vigentes. En caso de que los concesionarios no pudieren arreglarse sobre el uso de esta facultad, el Gobierno decidirá las dificultades que entre ellos se suscitaren.

Art. 40. Los concesionarios no podrán reclamar ninguna indemnizacion por perjuicios que el tráfico ordinario pueda causar á la via férrea; ni con motivo del estado de la calzada y de la influencia que pudiera ejercer sobre el estado y conservacion de su via, ni por la apertura de nuevas vias de comunicacion, ni tampoco por los trastornos é interrupciones en el servicio que pudieran resultar, de trabajos ejecutados en la via pública, ya sea por el Gobierno, ya sea por las compañías ó particulares autorizados regularmente; ni, en fin, por cualquier motivo que resultara del libre uso de la via pública.

Art. 41. Los concesionarios quedarán sometidos á la contribucion predial, tanto por la superficie del terreno ocupado por la via concedida y sus dependencias, como por los edificios y almacenes que dependan de la explotacion, y en general á todas las contribuciones existentes ó que puedan ser establecidas por la ley.

Art. 42. Se nombrarán uno ó más inspectores ó comisarios encargados especialmente de vigilar las operaciones de los concesionarios, en todo aquello que esté fuera de las atribuciones de los ingenieros del Estado.

Art. 43. Los gastos de visita, vigilancia y recepcion de las obras serán reportados por los concesionarios.

Art. 44. Los concesionarios quedan sometidos á las prescripciones de la ley sobre ferrocarriles, de 2 de Octubre, que no sean contrarias á este pliego de condiciones; á los reglamentos generales de policía y de vias de comunicacion, decretados y por decretar, y particularmente á los que se dictaren para arreglar la disposicion, distribucion, circulacion y colocacion de los wagones del nuevo servicio.

Art. 45. Como garantía de ejecucion de las obras del camino de fierro, conforme á las condiciones estipuladas en el presente pliego, los concesionarios darán una fianza de $15,000 á satisfaccion del Gobierno, la cual no les será devuelta sino despues de haberse terminado los trabajos.

En caso de que la concesion caducare ántes de la recepcion definitiva de las obras, la fianza se hará efectiva y su producto pertenecerá al Estado.

Art. 46. Los concesionarios tendrán obligacion de entregar cada seis meses en el Ministerio de Fomento el estado de su situacion.

Art. 47. Las diferencias que se suscitaren entre el Gobierno y los concesionarios sobre la interpretacion ó cumplimiento de las cláusulas del presente pliego de condiciones, serán sometidas al fallo de la Seccion de lo contencioso-administrativo del Consejo de Estado.

Art. 48. La Compañía que formen los concesionarios quedará sujeta á todas las condiciones ántes enumeradas.

Es copia. México, Enero 16 de 1866.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

Anexo al número 139.

INFORME RELATIVO AL DECRETO ANTERIOR.

Señor:

Al tener la honra de poner en manos de V. M. la solicitud de los Sres. Dousdebés, Ziegler y Zangróniz para establecer una via férrea entre Puebla, Atlixco y Matamoros Izúcar, comprometiéndose á ejecutar las obras necesarias en el valle de Atoyac para hacerlo servir á la comunicacion del Atlántico con el Pacífico, no puedo ménos de expresar á V. M. la gran satisfaccion que me causa ver que empieza á producir sus naturales frutos el pensamiento que presidió al establecimiento del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa.

Este pensamiento, que ha encontrado en V. M. la proteccion más decidida, y que está ya en via de realizarse, fué tambien el mio, segun tuve ocasion de manifestarlo á V. M.; y si hay para el empleado en el servicio público momentos de amargura y desaliento en el curso de sus tareas, puedo tambien asegurar á V. M., que cuando sus esfuerzos ó la débil cooperacion que presta al desarrollo de algunas ideas benéficas, dan resultados como el que entraña la solicitud á que me refiero, por este solo hecho olvida las penalidades inherentes á su destino y adquiere más vigor y entusiasmo para consagrarse á desempeñarlo.

El proyecto de los solicitantes no puede ser más importante, ya se atienda á sus efectos en el órden material y económico, ya á su influencia en la política.

Prolongada la via de comunicacion de Veracruz con Puebla hasta tocar con Matamoros Izúcar, el comercio de explotacion recibirá un elemento de vida con las ricas producciones del valle de Atlixco y de la inmediata Tierracaliente. Las cosechas del trigo en Atlixco son de

una abundancia admirable, y la Tierracaliente, que empieza en Matamoros y se extiende hácia el Sur abrazando casi todo lo que fué Estado de Guerrero, es el suelo privilegiado donde crece y se multiplica la caña de azúcar, el café, una especie de algodon indígena, el palo de tinte, el cascalote y un sinnúmero de vegetales útiles á las artes y á la industria. Si además se considera que las rocas de aquel suelo encierran vetas riquísimas de plata, oro y cinabrio; si se atiende á que entre las desigualdades de sus montañas los europeos que inmigren á nuestro país pueden hallar un clima favorable á su establecimiento; y finalmente, si se tiene en cuenta que es preciso sacar los elementos todos de aquellas regiones de la especie de amortizacion ó estancamiento en que se hallan por falta de trasporte fácil, no dudo que V. M. se penetrará de la importancia de la via que se trata de establecer.

Pero esta importancia sube de punto atendiendo á la parte que yo considero más digna de aceptarse en el proyecto que nos ocupa, y es la relativa á las obras que han de ejecutarse en el valle del Atoyac. Sabe muy bien V. M. que este rio, llamado tambien Poblano, Mexcala y de las Balsas, atraviesa en su curso los Departamentos de Puebla, Guerrero y Michoacan, desembocando en el Pacífico cerca de Zacatula. Las obras á que hacen referencia los solicitantes, tienen por objeto, sin duda, la canalizacion del Atoyac en los puntos donde el cauce natural no se presta fácilmente á la navegacion, y alcanzando ese objeto, el resultado grandioso que se obtendria inmediatamente, seria la comunicacion pronta y cierta de los dos mares que bañan nuestras costas. Las consecuencias de este hecho las someto respetuosamente á la consideracion de V. M. No omitiré, sin embargo, llamar la atencion de V. M. hácia la circunstancia de que varias de esas ventajas se alcanzarán sin gravámen para el Erario, supuesto que la concesion se solicita sin subvencion alguna por la parte comprendida entre Puebla y Matamoros, circunstancia que, estoy cierto, tendrán en lo de adelante las solicitudes para establecer vias que partan de algun punto de la Mesa Central, que esté ya unido al litoral del Atlántico ó del Pacífico, hácia alguna poblacion de la misma Mesa ó del interior.

Hay otro aspecto por el que debe verse la obra que tratan de emprender los solicitantes. Los Departamentos de Guerrero y Michoacan, sustraidos en parte á la obediencia del Imperio, podrán ser sometidos por la influencia verdaderamente provechosa que ejercerá la via atravesando por sus respectivos territorios. El Sur de Michoacan es actualmente un semillero de guerrillas, y algunas partes del Departamento de Guerrero obedecen otras leyes que no son las emanadas de la sábia administracion de V. M. Haga V. M. pasar un torrente de inmigracion por esas regiones, y no resistirán por más tiempo á la voz de la civilizacion y del verdadero patriotismo. ¡Y qué conquista más digna y bella á los ojos de la humanidad, que la que se realice por un medio como el que se propone!

No he podido ménos de hacer estas reflexiones al imponerme de la solicitud de que me ocupo, y me ha sido dificil resistir al deseo de exponerlas á V. M. al tener la honra de presentársela. Al hacerlo, no me ha guiado otro móvil que el de contribuir de alguna manera á la adopcion de un proyecto de prodigiosos resultados, y que me prometo hallará en el ánimo de V. M. la proteccion que merece.

Señor: soy con el mayor respeto, obediente servidor de V. M. I.—*S. Mendez.*

Número 140.

Resolucion de 9 de Enero de 1866

concediendo definitivamente al Sr. Scipion Sauvage y Cª la autorizacion para construir el ferrocarril de México á Toluca.

Secretaría de Fomento, etc.—Seccion 5ª—México, Enero 9 de 1866.

«En consideracion á que dentro del plazo fijado en la promesa decretada el 1º de Octubre último, ha presentado vd. los proyectos que ella determina, y habiéndose examinado éstos, se declara: que estando cumplidos los requisitos prevenidos en la citada promesa, queda definitivamente hecha la concesion para el ferrocarril de México á Toluca, bajo las cláusulas á que se refiere el mencionado decreto de 1º de Octubre.»

El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*—Sr. D. Scipion Sauvage y Cª

Número 141.

Decreto de 3 de Febrero de 1866

autorizando á los Sres. Kimball, Keilh y Cª para la construccion de un ferrocarril en las calles de la ciudad de Puebla.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que las vias férreas en el interior de una ciudad proporcionan grandes ventajas á la poblacion;

Oido nuestro Ministro de Fomento,

Decretamos:

Art. 1º Se concede permiso, sin el carácter de privilegio exclusivo, á los Sres. Kimball, Keilh y Cª para establecer y explotar, por espacio de cincuenta años, una via férrea para traccion animal en las calles de la ciudad de Puebla, y para locomotora en los tramos comprendidos desde las garitas de dicha ciudad hasta los pueblos á que alcance la jurisdiccion de aquel municipio.

Art. 2º El trayecto que hayan de recorrer los carruajes dentro y fuera de la ciudad, y demas estudios respectivos, serán sometidos á la aprobacion del Ayuntamiento, previamente á la construccion de la via, debiendo expresar al efecto los concesionarios con claridad, la direccion principal de la línea, marcando su anchura y fijando exactamente los puntos por donde haya de pasar.

Art. 3º Los concesionarios no pueden establecer via alguna en la línea que corresponda á Compañía privilegiada con anterioridad, ni

podrán construir dos vias férreas en una misma calle. La autorizada quedará colocada precisamente á igual distancia de las aceras.

Art. 4º Las obras que se ejecuten, nunca obstruirán ni entorpecerán en nada el libre y cómodo tránsito del público, debiendo usar al efecto de rieles convexos. Durante la ejecucion de los trabajos, los empresarios tomarán las medidas y harán los gastos necesarios, para que el paso quede expedito en las calles y en los puntos de los caminos que el ferrocarril tenga que cruzar.

Art. 5º La Empresa hará siempre por su propia cuenta, sin cargo alguno al tesoro municipal, no sólo las obras indispensables para el establecimiento y explotacion de la via, sino tambien las necesarias y conducentes á mejorar, ó por lo ménos á conservar el descenso actual de las aguas pluviales. Dichas obras presentarán regularidad y armonía en toda la longitud y latitud de las calles, cuyas aceras no sufrirán alteracion de ninguna clase en la altura, horizontalidad ú oblicuidad que por hoy tienen, en los casos en que esta alteracion origine, á juicio del Ayuntamiento, perjuicio grave al público ó á los edificios ó á sus propietarios.

Art. 6º La conservacion de la parte del empedrado comprendido entre los rieles y un metro más á cada lado de la via, será exclusivamente de cuenta de la Empresa, la cual hará las reparaciones conducentes, así á esta conservacion como á la del declive que tienen al presente las calles de la ciudad, siempre que se lo prevenga el Ayuntamiento.

Art. 7º Los empresarios del ferrocarril, para ejecutar sus trabajos, se pondrán de acuerdo, á fin de evitar reclamaciones, con la Empresa de cañerías, la que podrá colocar y reponer sus tubos debajo del tramo ocupado por el ferrocarril, sin más requisito que el aviso de su maestro de obras, designando la hora en que se haya de practicar dicha operacion.

Art. 8º Cualquiera desgracia ó perjuicio que dimane de la construccion ó de la explotacion del ferrocarril, será precisamente indemnizado por los concesionarios, quienes quedan tambien obligados á conservar

el material de la explotacion y la via férrea en perfecto estado de servicio; pero la policía cuidará, en circunstancias ordinarias, de que el público no la entorpezca ni obstruya.

Art. 9º Los empresarios quedan obligados á comenzar los trabajos de construccion dentro de diez meses, contados desde la fecha de esta concesion, y á tener concluidos por lo ménos cuatro kilómetros en el término de diez y ocho meses, contados desde la misma fecha.

Art. 10. Los peticionarios usarán de esta concesion por sí mismos, ó bien formando nueva Compañía, ó tambien trasladando sus derechos á otra persona ó personas, la cual ó las cuales quedarán directamente sujetas á las cláusulas de este contrato, y sin otros ni más derechos ellas y todos sus dependientes, sea cual fuere su nacionalidad, que los que tendria un mexicano, en todo lo concerniente á las obligaciones, servicios y gravámenes que en cualquiera manera puedan afectar su propiedad.

Art. 11. La simple falta de cumplimiento de alguna de las condiciones de este contrato, por parte de la Empresa, será suficiente para la caducidad completa del mismo contrato, sin que los empresarios tengan derecho á indemnizacion ó reclamo de ningun género.

Art. 12. El Ayuntamiento vigilará los trabajos de construccion como de seguridad de la via, y podrá, siempre que quiera, mandar reconocer el camino, sus dependencias y el material. En caso de que notare algunos defectos, los hará presentes á los empresarios para su debida reforma; mas si éstos se rehusaren á verificarla, dará cuenta con lo ocurrido á nuestro Ministro de Fomento, para que éste, previo el reconocimiento de un ingeniero, obligue á dichos empresarios á que practiquen las obras ó reformas que se estimen justas.

Art. 13. Inmediatamente despues de aceptado el compromiso, los empresarios acreditarán, á satisfaccion del Ayuntamiento, que cuentan con el capital necesario para ejecutar las obras conducentes al establecimiento y explotacion del ferrocarril urbano, en los términos de esta concesion.

Art. 14. Será obligacion de la Empresa trasportar sin estipendio

alguno la correspondencia pública, los agentes de policía, los empleados del correo y los ingenieros del Estado en comision del servicio; quedando tambien sujeta á lo demas que previene el art. 9º de la ley de ferrocarriles generales, de 2 de Octubre del año próximo pasado.

Art. 15. Las diferencias que puedan ofrecerse entre los empresarios y el Ayuntamiento, se decidirán por nuestro Ministro de Fomento.

Dado en Cuernavaca, á 3 de Febrero de 1866.—*Maximiliano.*

Número 142.

Permiso de 12 de Febrero de 1866

para que D. Luis Binel construya el ferrocarril de México á Cuautitlan, comenzando por Guadalupe Hidalgo y siguiendo por la hacienda de la Escalera con direccion á Tlalnepantla.

Ministerio de Fomento.—S. M. el Emperador, con fecha 12 del actual, se ha servido expedir el acuerdo siguiente:

«Concedemos permiso á D. Luis Binel para que el ferrocarril de México á Cuautitlan, en vez de empezarse á construir en el potrero de San Fernando, situado en la Ribera de San Cosme de esta capital, comience en la ciudad de Guadalupe Hidalgo y siga la direccion para el pueblo de Tlalnepantla atravesando la hacienda de la Escalera, conforme al plano presentado á nuestro Ministro de Fomento.

El interesado podrá colocar provisionalmente sus rieles, tanto en el tramo de Tlalnepantla á Tacuba por Atzcapotzalco, como en el de Guadalupe á Tlalnepantla, sobre el camino carretero, ocupando al efecto una zona de cinco metros en uno de sus lados, y dejando libre el resto de la calzada, que no será ménos de siete metros, para que la circulacion ordinaria quede expedita y separada del ferrocarril por un foso, cuyas dimensiones serán determinadas por los ingenieros del Gobierno.

Los dos tramos expresados podrán ser establecidos para traccion animal; pero este permiso sólo importa el aumento de la línea de Guadalupe á Tlalnepantla, y no otra reforma de la concesion acordada al Sr. Binel para el ferrocarril de México á Cuautitlan.»

Es copia. México, Febrero 14 de 1866.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

Número 143.

Acuerdo de 19 de Febrero de 1866

concediendo á D. Cárlos J. Arnoux una próroga de seis meses para que cumpla con las obligaciones impuestas en el decreto de 17 de Abril de 1865, para el establecimiento de un ferrocarril urbano en la ciudad de México.

Ministerio de Fomento.—S. M. el Emperador, con fecha 19 del actual, se ha servido expedir el acuerdo siguiente:

«Concedemos á D. Cárlos J. Arnoux una próroga de seis meses para que llene las obligaciones que contrajo por el art. 13 del decreto de 17 de Abril del año próximo pasado, que autorizó la construccion de un ferrocarril urbano en las calles de la capital, pero sin alterar en nada el plazo que fija el propio decreto para comenzar los trabajos de construccion.»

México, Febrero 22 de 1866.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

Número 144.

Inauguracion en 25 de Febrero de 1866

del tramo de Tacubaya á Mixcoac, correspondiente al ferrocarril de México á Chalco.

Ayer se inauguró el tramo de este ferrocarril comprendido entre Tacubaya y Mixcoac, presidiendo el acto el Exmo. Sr. Ministro de Fomento.

Poco despues de las nueve de la mañana salió de la calle de Capuchinas el tren con los convidados, y despues de detenerse cortos instantes en Chapultepec y Tacubaya, llegó á Mixcoac, donde fué recibido con músicas y cohetes por los vecinos de aquella poblacion y de las comarcas que habian acudido á presenciar el acto.

Colocada la concurrencia en un terraplen rústico, el señor Ministro de Fomento pronunció un discurso, en el cual se congratuló por los adelantos del camino, é hizo un merecido elogio de los empresarios. El presidente del Ayuntamiento de Mixcoac y otra persona, leyeron discursos análogos, y despues tres niñas de Mixcoac dieron cada una una corona á los empresarios Sres. Arbeu, Robleda y Gonzalez.

Pasado algun tiempo, la concurrencia regresó á la estacion de Chapultepec, donde se sirvió un almuerzo. El Exmo. Sr. Ministro de Fomento dijo el primer brindis; el Exmo. Sr. Hidalgo, Ministro plenipotenciario de México en Francia, dijo el segundo. El objeto de estos brindis fué manifestar la importancia de las vias férreas y aplaudir la proteccion que el Gobierno imperial les dispensa. Hubo otros muchos brindis análogos. Se dieron entusiastas vivas á SS. MM., y fueron, con razon, alabadas la constancia y energía con que los empresarios del camino trabajan en esta grande obra.

Número 145.

Acuerdo de 26 de Febrero de 1866

aprobando el del Ayuntamiento de Veracruz que cede un terreno á la Empresa del ferrocarril de aquel puerto á Puebla por Jalapa y Perote.

Cesion de terreno al ferrocarril de Jalapa.—Ministerio de Gobernacion.—Prefectura política de Veracruz.—Seccion 2ª—Núm. 91.—Veracruz, Febrero 19 de 1866.—Exmo. Sr.—En oficio de 23 de Enero último, me dice el señor Alcalde municipal de esta ciudad lo siguiente:

«Considerando el Ayuntamiento la importancia de la construccion del camino de fierro de esta ciudad á Puebla por la via de Jalapa y Perote, así como la utilidad que producirá á Veracruz, y deseoso de cooperar á la realizacion de la obra auxiliando á la Empresa en todo aquello que esté en su posibilidad, se sirvió aprobar, en sesion celebrada ayer, los siguientes artículos con que termina el dictámen de una comision de su seno, compuesta de los Sres. concejales D. Cárlos A. Carrau, D. Ignacio Pasquel y D. Rafael de Arrillaga.

«Art. 1º Se concede á la Empresa del ferrocarril de este puerto á Puebla, por la via de Jalapa y Perote, el uso gratuito, por el término de setenta y cinco años, de los terrenos del Ejido, situados frente á la Puerta de México, que comprenden 200 metros de frente por 200 de fondo, para la construccion única y exclusiva de las casas de servicio y oficinas; el derecho de establecer una ó más vias desde la estacion hasta la plaza; y además una faja de terreno de 25 metros de ancho para su via, desde la misma estacion hasta el fin de los ejidos de la ciudad.

«Art. 2º Vencido el término de esta concesion, el Ayuntamiento queda en libertad de mandar valorizar los terrenos mencionados y exigir el cánon respectivo ó el pago de su importe, segun le conviniere.

«Art. 3º El señor Alcalde municipal dará posesion á la Empresa de los referidos terrenos, en el concepto de que ha de dejarse un tramo suficiente frente á la Puerta de México, para el tránsito público, de manera que no impida el paso de los carruajes y caballerías.

«Art. 4º La misma Empresa, al hacer uso de los repetidos terrenos, está en la obligacion de indemnizar á los dueños de las casas que existen en ellos, de los perjuicios que se les originen; y además cuidará de recabar la conformidad de la autoridad militar de la plaza, ántes de dar principio á la construccion de los edificios que se propone levantar.

«Económico.—Los anteriores artículos se someterán á la aprobacion de la Prefectura superior del Departamento, y obtenida, se reducirán á escritura pública, quedando facultado el señor Alcalde municipal á fin de que consulte con un abogado de su confianza, tanto respecto de la formacion de la escritura, cuanto para poner á la Empresa en posesion del terreno que se le concede.

«Lo que tengo la honra de comunicar á V. S., con el fin de que, si merecieren su superior aprobacion las resoluciones anteriores, pueda llevarse á efecto la concesion de que se trata, en los términos acordados.»

«Y como segun avalúo que mandé practicar, el interes del capital importe del terreno, asciende á mil ciento veinte pesos, tengo el honor de trasladarlo á V. E. para la resolucion que estime conveniente dictar S. M. el Emperador, debiendo informarle que, en concepto de esta Prefectura, es de accederse á la pretension del Ayuntamiento, por las ventajas que resultarán del establecimiento de la via férrea de que se trata.

«Dios guarde á V. E. muchos años.—El Prefecto superior político, *D. Bureau.*—Al Exmo. Sr. Ministro de Gobernacion.—México.»

Ministerio de Gobernacion.—México, Febrero 24 de 1866.—El Gobierno de S. M. ha tenido á bien aprobar la cesion de un terreno hecha

por el Ayuntamiento de ese puerto á la Empresa del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote, para los usos que se mencionan en la nota de V. S., fecha 19 del corriente.—El Ministro de Gobernacion, *Esteva.*—Señor Prefecto de Veracruz.

Son copias. México, Febrero 26 de 1866.—El Subsecretario de Gobernacion, *Francisco J. Villalobos.*

Número 146.

Informe de 1º de Marzo de 1866

sobre los adelantos obtenidos en la construccion del ferrocarril de México á Veracruz.

Camino de fierro Imperial de México.—México, calle de Plateros núm. 3.—1º de Marzo de 1866.—Exmo. Sr. Ministro de Fomento.—Señor:—Por cuanto á que la construccion del camino de fierro Imperial de México ha tenido efecto parcialmente con fondos del Gobierno, he considerado como un deber que me incumbe, informar á V. E. sobre el estado que guardan los trabajos que están á mi cargo, al terminar el primer año de nuestras operaciones.

V. E. recordará que el dia 13 de Febrero del año pasado, el Sr. D. Antonio Escandon, á nombre de S. M. el Emperador, tuvo el honor de dar principio al camino de fierro entre Guadalupe y Paso del Macho, en el punto de mayor dificultad, cerca de las cumbres de la Boca del Monte. Por lo mismo, el presente informe solamente debe contraerse á los trabajos que se han ejecutado desde dicho tiempo por la Compañía de contratistas que tengo el honor de representar.

No considero necesario hacer presente á V. E. que, al dar principio á estos trabajos, no faltaron grandes dificultades y dilaciones considerables, tanto más árduas en un país en que dichos trabajos son hasta cierto punto nuevos, y donde por consecuencia no se puede encontrar una reunion organizada de operarios experimentados. Por esta causa, en los primeros meses de nuestras operaciones incurrimos de una manera inevitable en una pérdida de tiempo, la cual dificilmente puedo considerar que se haya recobrado: sin embargo, los progresos obteni-

dos hasta ahora satisfarán las esperanzas del Gobierno, justificarán la buena fe y sinceridad de nuestras intenciones y el vehemente deseo de parte de la Empresa, respecto de los medios que emplea para lograr la pronta terminacion de su obra.

Al dirigirme á V. E. para tratar esta materia, experimento un verdadero placer en manifestar que unas cuantas dudas y temores que naturalmente me asaltaron al principio, cuando reasumí una responsabilidad tan grave, se han justificado por la experiencia. El progreso de los trabajos se debe, sin duda, tanto á las buenas simpatías manifestadas casi universalmente en favor de la empresa, como á los esfuerzos de las personas inmediatamente ocupadas en ella. Si no hubiera sido por la franca proteccion de las autoridades del Imperio, unida á la eficaz cooperacion del público, creo que este informe seria mucho ménos satisfactorio para nosotros, cuya manifestacion de gratitud me parece justo demostrar de parte de todos los empleados que conmigo se hallan ocupados en la ejecucion de una obra que espero será llevada á su fin de una manera honrosa para el Imperio Mexicano.

No creo fuera de lugar hacer un ligero bosquejo de las posiciones características de la línea en via de ejecucion, ántes de proceder á informar de lo que se ha hecho para su realizacion, y con especialidad, cuando la obra de que se trata presenta un aspecto que la hará estimar en su conclusion, en todos los países del mundo, como el más sorprendente ejemplo de empresas semejantes: por consiguiente, aun cuando se pueda ver que nuestros adelantos hasta aquí no hayan correspondido á los deseos y esperanzas del público, sin embargo, cuando se toma en consideracion el grandioso carácter de la obra, se puede tener razonablemente cierta indulgencia á favor nuestro.

La ciudad de México está situada á cosa de 7,340 piés sobre el nivel del Océano en el punto de Veracruz, del que dista en línea recta cosa de 200 millas; de modo que si fuera posible construir un camino de fierro de ascenso uniforme por toda la distancia de la costa hasta la capital, dicho camino formaria un plano inclinado, elevándose 36½ piés por cada milla, ó sea un pié de subida por cada 145 piés de distancia hori-

zontal, cuya pendiente seria bastante fuerte para una distancia tan larga; pero la configuracion del país no permite un trabajo tan satisfactorio como éste, y se tiene que adoptar formas mucho más adecuadas al establecimiento de un camino de fierro de comunicacion con la costa.

Generalmente no se tendrá presente que los pequeños caminos de fierro que ahora se explotan en México, son los más altos del mundo: la locomotiva Engine efectúa sus ascensiones maravillosas á una elevacion sobre el nivel del mar, casi doble respecto de algunos otros caminos de fierro del mundo.

Entre los caminos de fierro más elevados, se hallan los siguientes:

Chanarcillo (Chile, A. del Sur)	4,400	piés	sobre el nivel del mar.	
Semmering (Austria).....	2,887	,,	,,	,,
Baltimore (Estados-Unidos)...	2,626	,,	,,	,,
Valparaiso (Chile).....	2,640	,,	,,	,,
Camino propuesto sobre Mont-Cenis (los Alpes).....	5,815	,,	,,	,,

Pero el camino de fierro Imperial Mexicano que está en via de construccion, vencerá una altura en su extremo más elevado que ninguno de los ántes mencionados podrán alcanzar en comparacion, porque tendrá una elevacion sobre el nivel del mar, de 8,333 piés, aproximativamente doble de cualquier otro camino de fierro que esté actualmente en explotacion.

El país intermedio de la capital al Golfo de México, puede ser descrito como conteniendo dos mesas unidas por un plano inclinado; la mesa más alta, teniendo por término medio una elevacion de 8,000 piés sobre el mar y la más baja de 700 piés. Entre dichas mesas hay una distancia de 55 millas, la cual está interrumpida por cadenas de montañas altas y desiguales, las que forman el lado oriental de la mesa más alta. La más baja de éstas, que es la inmediata á la costa, tiene cosa de 55 millas de ancho; de consiguiente, el ascenso al nivel de la mesa más alta tuvo que hacerse á una distancia de cosa de 110 millas de la costa, que es un caso sin igual en la práctica de los caminos de fierro.

Pero el caso es aun más sorprendente, por la razon de que despues que se atraviesa la mesa de la costa, en una extension de 55 millas, el camino de fierro se encuentra solamente á una altura sobre el nivel del mar de 1,500 piés, y para llegar al punto más alto es necesario ascender hasta una altura de 8,040 piés en las 55 millas siguientes. En esto consistió el problema por resolver: un ascenso de 6,540 piés en 55 millas, correspondiente á 119 piés por milla, ó un pié en cada 42½ piés para toda la distancia. Para que se pueda formar un juicio del carácter de semejante empresa, me aventuro á presentar las observaciones siguientes, sobre las pendientes más fuertes de los caminos de fierro que existen en varios países.

El descenso de Geovi (la línea de Turin para Génova, Italia), 147 piés para cada milla, por 6 millas.

El descenso de Chanarcillo (camino de fierro de Copiapo, Chile), 196 piés por cada milla, por 13 millas.

El descenso de Semmering (Viena y Trieste, Austria), 113 piés por cada milla, por 13¼ millas.

El descenso de Allegahay (Baltimore y Ohio, E. U.), 117 piés por cada milla, por 11 millas.

El descenso de Taboa (Valparaiso y Santiago, Chile), 120 piés por cada milla, por 12 millas.

Entre estas, la subida más pendiente es la de Chanarcillo, camino de fierro en Chile, el cual tiene un ascenso de 13 millas en una longitud de 196 piés por milla, miéntras que el principal declive en el camino de fierro imperial en Maltrata, será de 23 millas de longitud y subirá 211 piés por milla.

Fácilmente se concebirá que el carácter excepcional de semejante país, envuelve consiguientemente dificultades para los ingenieros, y por tal motivo tenemos que emprender obras de arte, algunas de las cuales son igualmente modelos; como por ejemplo el viaducto sobre el rio de Metlac, medio camino entre Córdoba y Orizaba, el cual cuando se concluya sobrepasará en altura 130 á 150 piés de más que ninguna otra construccion de esta clase en el mundo. La altura total de est

obra será 380 piés ingleses, ó sean 116 metros franceses, y se podrá formar una idea de su elevacion, comparándola con las torres de la Catedral de México, las cuales desde el empedrado de la plaza hasta la más alta de las cruces que se elevan sobre aquellas, no tienen más que 213 piés ingleses, ó sean $^{6}/_{10}$ partes de la altura del viaducto de que se trata.

Además de este trabajo, hay otros varios de igual naturaleza, que exceden en 100 piés de altura. Con toda probabilidad se tendrá que hacer cosa de 10 túneles entre Boca del Monte y Chiquihuite.

La Compañía Imperial Mexicana del ferrocarril se formó en Setiembre de 1864, con el objeto de concluir la línea que ya se habia construido desde Veracruz hasta Paso del Macho, y al mismo tiempo se celebró un contrato con los Sres. Smith, Knight y Cª., de Lóndres, para que se encargasen de este trabajo. Despues, como V. E. sabe, el contrato se trasfirió á los Sres. Crawley y Cª., tambien de Lóndres, quienes me han hecho el honor de encargarme de dirigir la construccion de la línea.

El término dentro del cual nos hemos obligado á concluir las 300 millas, se fijó hasta el 30 de Abril de 1869, de manera que tenemos aún poco más de tres años para terminarlo.

Con lo mencionado hasta aquí, puedo proceder á manifestar cuál es la actual posicion de la obra, lo que se ha adelantado para su conclusion en sólo el término de una cuarta parte del tiempo prefijado en nuestro contrato, y de ello se podrá deducir lo que puede esperarse para lo futuro.

La extension toda de la línea se halla dividida en cinco divisiones, y cada una de ellas bajo la direccion de un ingeniero. Dichas divisiones son las siguientes:

1ª. De México á Otumba.

2ª. ,, Otumba á Apizaco.

3ª. De Apizaco á Boca del Monte, incluyendo el ramal para Puebla.

4ª. ,, Boca del Monte á Paso del Macho.

5ª. ,, Paso del Macho á Veracruz.

Bajo la direccion de los diferentes ingenieros de dichas divisiones se encuentran establecidas secciones separadas, como son las de inge-

nieros, guarda-almacenes, médicos, comisarios, trasportes, telégrafos y policía, ascendiendo por ahora el número total de todos los empleados en nuestro servicio, inclusos los trabajadores, á cosa de diez mil personas.

En el camino real tenemos cerca de quinientos carros empleados para el servicio de trasporte de materiales, con cosa de seis mil caballos y mulas, los que están calculados para que entreguen á razon de 60 toneladas de materiales diarias. Sólo nuestros gastos de trasportes en la fecha, importan de 150,000 hasta 200,000 pesos mensuales.

Los rieles y otros materiales hasta la cantidad de cerca de 2,000 toneladas, se entregan en el puerto de Veracruz cada mes. En este momento tenemos allá cuatro buques descargando 2,400 toneladas de materiales, consistentes en rieles, puentes de fierro, etc.

Hemos recibido ya 8,000 toneladas de rieles y grapas, una locomotora, seis wagones de primera clase, setenta y cinco wagones para mercancías, toda la maquinaria para los talleres de Veracruz, y 200 millas de material de telégrafo; una grande cantidad de herraje para puentes y todas las herramientas y materiales que se emplean en los trabajos.

De éstos, 5,000 toneladas de rieles están trasportadas y depositadas en el curso de la línea entre México y Puebla, cuya cantidad es bastante para construir 50 millas. La locomotora y los wagones de la primera clase, lo mismo que los destinados á mercancías, están en uso sobre la línea de Veracruz.

Las maquinarias se hallan establecidas en los talleres, y del material para el telégrafo se han establecido 119 millas á lo largo de la línea que está actualmente funcionando.

Tambien hemos recibido suficiente material, especialmente rieles, etc., para toda la línea de México hasta Apizaco (85 millas), y parte de éstos están ya colocados.

Todas las locomotoras y wagones necesarios, así como el herraje para el viaducto de Metlac, etc., se han contratado ya en el mes de Setiembre último por valor de 1.500,000 pesos. Las primeras entregas de

locomotoras deben verificarse en el mes de Marzo, de suerte que podrémos esperarlas dentro de poco tiempo.

Segun las mensuras practicadas el dia 25 de Febrero último por los ingenieros, los trabajos ejecutados en la línea desde el principio, han sido los siguientes:

PASO DEL MACHO A MÉXICO.

Trabajos de tierra ejecutados hasta la fecha.	2.825,000 varas cúbicas.
Albañilería.....	23,000 ,, ,,
En túneles.....	50 piés.
Telégrafos.....	119 millas inglesas.
Rieles colocados.....	7 1/10 ,, ,,
Durmientes comprados (parte usada).....	800,000

Estaciones en via de construccion:

México,	Soledad,
Guadalupe,	Tejería,
Orizaba,	Veracruz.

Además de lo expuesto, se han reconstruido los puentes sobre la línea original de Guadalupe hasta donde se ha podido, á causa del tráfico; se ha anchado la línea de Veracruz hasta la union con la de Medellin, con el fin de que pueda contener una doble via, y se ha construido un muelle nuevo en Veracruz. Tambien han sido reemplazados un gran número de puentes chicos de madera, sobre la línea de Veracruz, por otros de mampostería; porcion considerable de embalastado de dicha línea se ha repuesto; las excavaciones y terraplenes de ésta se han hecho más anchos y se han adelantado, y el herraje para reemplazar la obra de madera del puente de la Soledad se espera dentro de muy poco.

Los trabajos de tierra arriba mencionados representan un 70 por 100 del total de ellos, que el coronel Talcott fijó se debian ejecutar en toda la línea. La albañilería de los puentes y alcantarillas, comprende todo

lo que es necesario para cosa de 90 millas de caminos de fierro. Los durmientes obtenidos son en número suficiente para una distancia de 50 millas, y se han contratado ya para la mayor parte de lo que resta.

Las 185 millas de trabajos de tierra desde México hasta Boca del Monte, con muy pocas excepciones, se han concluido, incluyendo tambien el ramal hácia Puebla. En Maltrata, desde las Cumbres (23 millas), rumbo á Orizaba, todas las operaciones están adelantadas, y salvo alguna dificultad inesperada, creemos darles término en el resto del corriente año. Desde Orizaba hasta Metlac (6 millas) todos los trabajos de tierra, con excepcion de una sola cortadura, están ya concluidos. Desde Metlac para Córdoba (6 millas) los referidos trabajos están comenzando justamente, porque fué necesario hacer una alteracion en esta parte de la línea, cuya reforma producirá una grande economía en los trabajos, los que quedarán terminados en poco más de nueve meses. Desde Córdoba hasta Salsipuedes la mayor parte de los trabajos de tierra están efectuados, y desde allí hasta Paso del Macho estamos en este momento preparándonos para comenzarlos. Los planos de esta parte tan dificultosa nos han ocupado todo el año.

No hay inconveniente ahora para impedirnos poner los rieles de Apizaco (el ramal con Puebla) hasta México, y estamos trabajando esta obra en cuatro puntos: Guadalupe, Ometusco, Apam y Apizaco.

Podemos fácilmente poner 2 millas diarias, y contando con que los durmientes sean entregados con prontitud, por el presente no vemos ninguna dificultad que impida circular los trenes de México á Apizaco á principios de Junio, y para Puebla en el mes de Agosto.

En caso de que logremos este esfuerzo, la intencion es procurar que los pasajeros de la diligencia lleguen de México á Paso del Macho en dos dias, en lugar de tres como ahora, y establecer un servicio de trasporte violento, con el fin de que los comerciantes puedan recibir mercancías ligeras de Paso del Macho á México en seis dias, y no en veintiuno como sucede.

Al concluir este informe, el cual someto respetuosamente al juicio de V. E., desearia, tanto cuanto sea posible, reprimir esperanzas que

por una variedad de circunstancias no podrian ser realizables; pero no creo aventurarme al expresar una esperanza confidencial, la cual es, de que la conclusion de la línea tendrá lugar algunos meses ántes de que espire el término de nuestro contrato. Miéntras tanto, se procura dar al público todas las comodidades posibles al abrir tales ó cuales partes del camino que puedan concluirse ántes de la total terminacion de la línea.

Se debe hacer mencion de que la cantidad de trabajos de tierra ejecutados desde que comenzamos, es á razon de 7,000 varas cúbicas diarias; cantidad que es la prueba más evidente de la industria y habilidad del trabajador mexicano para esta clase de obras; y debo únicamente manifestar que ha habido una ausencia total de toda clase de desórdenes en tan gran número de trabajadores, en el período que ha trascurrido, lo cual prueba que se han portado muy bien hasta ahora, y que con justicia merecen la buena opinion y aprobacion del Gobierno.

Con la esperanza de que los hechos que he presentado aquí para conocimiento de V. E., sean satisfactorios para el Gobierno de S. M., tengo el honor de ser de V. E. su obediente servidor.—(Firmado) *Guillermo Lloyd.*

Número 147.

Autorizacion de 20 de Marzo de 1866

para que D. Ramon Zangróniz construya un muelle en el puerto de Veracruz por donde descargue los materiales destinados al ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote.

Ministerio de Fomento.—S. M. el Emperador, con fecha 16 del actual, se ha servido expedir el acuerdo siguiente:

«Concedemos á D. Ramon Zangróniz autorizacion para construir, por su cuenta y riesgo, en el puerto de Veracruz, un muelle que, partiendo de la Puerta Falsa al costado del baluarte de Concepcion, se dirija á la punta del Arrecife de la Caleta.—Por este muelle podrán descargarse, bajo la vigilancia del resguardo marítimo, el material, carbon, máquinas y otros efectos que se destinen á la construccion y explotacion del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote exclusivamente.—Nuestros Ministros de Fomento y de Hacienda quedan encargados de la ejecucion del presente acuerdo.»

Es copia, México Marzo 20 de 1866.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

Número 148.

Decreto de 30 de Marzo de 1866

concediendo privilegio para la construccion de un ferrocarril que, partiendo de la capital de México y pasando por Pachuca y Tulancingo, termine en un punto del rio de Túxpan.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido nuestro Ministro de Fomento,

Decretamos:

Art. 1º Se concede privilegio exclusivo, por cincuenta años, á los Sres. D. Antonio Morales Montenegro, D. Francisco Pirez d'Almeida y D. Manuel B. da Cunha Reis, para la construccion y explotacion de un camino de fierro que, partiendo por el Norte de la capital de México y pasando por Pachuca y Tulancingo, termine en el punto que sea navegable el rio de Túxpan.

Art. 2º Los concesionarios, en el término de cuatro meses, contados desde la fecha de este decreto, presentarán á nuestro Ministro de Fomento, para su exámen y aprobacion, los planos, nivelacion, trazos y presupuestos del camino, y en el mismo término acreditarán que cuentan con el capital suficiente para llevar al cabo la obra.

Art. 3º Los puntos de partida y de llegada y las estaciones que deban establecerse, se designarán por los concesionarios, de acuerdo con las autoridades competentes.

Art. 4º El Estado se obliga á ceder á la Empresa los terrenos nacionales que sean necesarios para el establecimiento de la via férrea y sus dependencias, sin indemnizacion alguna; pero esta gracia durará miéntras esté el camino en explotacion, recobrando el Estado su propiedad

en caso contrario. En cuanto á los que pertenezcan á las municipalidades, el Gobierno, por interes público, hará uso de su influencia para lograr que se haga abandono gratuito ó á poco precio.

Art. 5º Las propiedades particulares los concesionarios podrán expropiarlas por causa de utilidad pública, con sujecion á la ley de la materia, y limitándose á lo que realmente se necesite para la via y sus dependencias.

Art. 6º Los concesionarios quedan autorizados para establecer á lo largo de la línea un telégrafo para el servicio de ella, pudiendo el Gobierno usar de los postes ó soportes colocados por la Empresa, para poner los hilos que estime convenientes para el servicio oficial.

Art. 7º El camino de hierro será de una sola via y tendrá las dobles vias necesarias.

El número, la extension y colocacion de estas últimas, se determinarán por los ingenieros del Gobierno, oidos los concesionarios.

El ancho de la via férrea entre los bordes interiores de los rieles, será de $1^{m}45$.

La distancia entre las dos vias, en los lugares en que se establezcan, será á lo ménos de $1^{m}80$, medida entre los bordes exteriores de los rieles de cada via.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser á lo ménos de $1^{m}50$ en las partes en terraplen, y de 1 metro en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes y en los subterráneos.

El peso de los rieles será de 28 kilógramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas será de 90 metros.

La pendiente máximum de la via férrea será de 6 por 100.

Art. 8º Los concesionarios quedan obligados á conducir, sin estipendio alguno, la correspondencia pública, los empleados del correo, y los ingenieros del Estado en comisiones del servicio. Todos los demas empleados del Gobierno, tropas, trenes, equipajes, municiones, etc.; en una palabra, todos los individuos que designe el mismo Gobierno

como viajeros en su servicio, serán trasportados por un precio convencional, que no exceda de la mitad del establecido por tarifa para el público.

Art. 9º La tarifa para los pasajeros y las mercancías, se arreglará de comun acuerdo entre el Gobierno y los concesionarios, ántes de entregar el camino á la circulacion.

Art. 10. Si los productos de la línea alcanzaren en un quinquenio un beneficio más del 15 por 100, despues de cubiertos todos los gastos ordinarios ó imprevistos, la Compañía se somete á que el Gobierno haga una baja moderada en la tarifa, sin que ella sea notoriamente gravosa á la negociacion. Esta modificacion se efectuará de acuerdo con la asamblea general de accionistas.

Art. 11. Los trabajos de construccion de la via férrea comenzarán precisamente á los cinco meses, contados desde el dia en que se aprueben los planos, y deberán estar concluidos y puesto en circulacion todo el camino, en el período de tres años, contados desde el expresado dia.

Art. 12. La falta de cumplimiento al plazo que fija el art. 2º, causará la caducidad del privilegio; y por la falta de cumplimiento en los plazos que fija el artículo anterior, además de caducar el privilegio, incurrirán los concesionarios en una multa de diez mil pesos, de cuya cantidad otorgarán la correspondiente fianza.

Art. 13. A la espiracion de los 50 años, el Gobierno podrá obtener la propiedad de la via, pagando el importe del material de explotacion, previo valúo de peritos nombrados al efecto.

Art. 14. Si los concesionarios cumplieren con lo estipulado en el art. 11, y presentaren al Gobierno los planos, trazos y presupuestos para establecer un ramal del ferrocarril hácia las márgenes del rio Moctezuma, el Gobierno se obliga, si no se le propusiesen otros proyectos más ventajosos, á dar á dichos concesionarios la correspondiente autorizacion sobre ese nuevo tramo, con arreglo á las cláusulas y condiciones que entónces se convengan.

Art. 15. En consideracion á que no se otorga subvencion alguna, el Gobierno, para dar el impulso que merecen las empresas que tienden

al progreso, prosperidad y engrandecimiento del Imperio, autoriza á los concesionarios para que puedan prolongar la via, canalizando el rio de Túxpan.

Art. 16. Se autoriza tambien á los concesionarios para canalizar la laguna de Tamiahua, poniéndola en comunicacion con los esteros adyacentes. La Empresa podrá poner en el canal los vapores ó embarcaciones bastantes al servicio público; pero sin impedir el tránsito de otras.

Art. 17. Para indemnizar á los concesionarios de sus gastos, se les otorga la facultad de cobrar, durante 50 años, y segun la tarifa que formen y apruebe el Gobierno, un derecho á las embarcaciones y mercancías que pasen por el canal. Los cincuenta años comenzarán á contarse desde el dia en que, segun este decreto, debe estar concluido el canal.

Art. 18. La tarifa que por el artículo anterior se establezca, no comprenderá á los bongos y lanchones que hoy transitan, los cuales sólo pagarán á favor de la Empresa las mismas cuotas que siempre hayan satisfecho.

Art. 19. En los mismos plazos marcados en el art. 11, deberán comenzar y concluir los trabajos de canalizacion del rio de Túxpan y laguna de Tamiahua, bajo la pena de que, en caso contrario, quedará nula y de ningun valor la facultad para cobrar el derecho á las embarcaciones y mercancías, conforme al art. 17.

Art. 20. Nuestra Secretaría de Hacienda, de acuerdo con la de Fomento, dará un reglamento especial determinando la manera con que los buques y mercancías pueden transitar por el canal.

Art. 21. Los concesionarios se obligan á cumplir religiosamente con todas y cada una de las cláusulas y condiciones estipuladas en el presente contrato, sujetándose á la ley de 2 de Octubre de 1865, relativa á caminos de fierro, así como tambien acatarán las leyes dadas ó que se dieren en lo sucesivo, siempre que ellas no pugnen con lo estipulado en el mismo contrato.

Art. 22. Los concesionarios, las Empresas que formen, y todos los

que de algun modo dependan de ellos, sea cual fuere su nacionalidad, serán considerados como mexicanos, en todo lo concerniente á las obligaciones, servicios y gravámenes que en cualquiera manera puedan afectar su propiedad.

Art. 23. El presente privilegio y autorizacion no podrán cederse, traspasarse ni en manera alguna enajenarse, sin previa aquiescencia del Gobierno.

Art. 24. El Gobierno Imperial se compromete á que tanto él como todas las autoridades y funcionarios, en el círculo de sus atribuciones, impartan á la Compañía la más eficaz proteccion para el cumplimiento de lo pactado en el presente contrato.

Dado en México, á 30 de Marzo de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Francisco Somera.*

Número 149.

Inauguracion el 7 de Junio de 1866

del tramo de México á San Angel, correspondiente al ferrocarril de México á Chalco.

Programa para la inauguracion del tramo de ferrocarril entre México y San Angel, el 7 de Junio de 1866, cumpleaños de S. M. la Emperatriz Carlota.

1º Á las siete de la mañana saldrá de la calle de Capuchinas un tren especial conduciendo al Sr. Prefecto político, Alcalde municipal, una Comision del Exmo. Ayuntamiento y las personas invitadas. La autoridad política de Tlalpam y la municipal de San Angel recibirán á esta comitiva en el paradero.

2º A las ocho de la mañana saldrá de la estacion de Chapultepec otro tren destinado exclusivamente para conducir á San Angel al Emperador y la Emperatriz, al Exmo. Sr. Ministro de Fomento y la comitiva de SS. MM. Al descender SS. MM. del Alcázar, serán recibidos en la estacion por los empresarios del camino y por el ingeniero director, quien conducirá la locomotora del tren imperial.

3º Las autoridades de la capital, las de San Angel y todas las demas personas convidadas, aguardarán en el paradero la llegada del tren imperial para recibir á SS. MM.

4º Colocados SS. MM. en el lugar destinado á este objeto, el Sr. Ministro de Fomento les dirigirá un breve discurso alusivo á la ceremonia, y el mismo honor tendrá la autoridad municipal de San Angel.

5º Á la hora que SS. MM. lo dispongan, el tren imperial regresará al Alcázar.

6º Despues de haberse retirado SS. MM., la via quedará abierta al servicio del público.

México, Junio 1º de 1866.—*Arbeu y socios.*

PROGRAMA PARA LA INAUGURACION DEL FERROCARRIL EN SAN ANGEL EL DIA 7 DEL CORRIENTE, ACORDADO POR SUS AUTORIDADES Y VECINOS.

1º En el paradero estará formado un salon, profusamente adornado, para que tenga lugar la recepcion oficial, segun lo desea la Empresa y anuncia en su programa.

2º Se situarán en el mismo paradero, á las siete de la mañana, quince músicas de viento para que alternándose toquen variadas y escogidas piezas que amenicen el acto de inauguracion.

3º Al arribo del tren Imperial, un repique á vuelo, cohetes, dianas y vítores, anunciarán la inauguracion de una empresa civilizadora.

4º Terminado el acto oficial de la inauguracion, los señores empresarios se situarán en el mismo salon para recibir las felicitaciones de los vecinos del Distrito.

5º Para la tarde está dispuesta una funcion de acróbatas y gimnasia, que tendrá lugar en la Plaza principal, dedicada al público y dirigida por uno de los principales inteligentes mexicanos de la capital.

6º Deseando que el pueblo participe de una diversion de baile, se ha improvisado un salon en la plazuela de los Licenciados, donde en la noche se situará una música de cuerda para el efecto. Igualmente en el hotel de San Nicolás tendrá lugar un suntuoso baile en el hermoso salon de este local, y al cual se invita á todos los concurrentes de la capital.

7º Las músicas de viento y los vítores recorrerán la poblacion, como manifestacion del regocijo público por el progreso.

San Angel, Junio 4 de 1866.—*Las autoridades y vecinos de la poblacion.*

Junio 7 de 1866.—Hoy se abrió á la circulacion con asistencia de los Emperadores.

S. M. el Emperador pronunció el discurso siguiente, que fué acogido con las más entusiastas demostraciones de adhesion:

«Señores:

«Con particular gusto presido esta fiesta en un dia tan simpático á mi corazon, pues cada legua de ferrocarril que estrenamos es un paso más hácia la prosperidad y grandeza de la nacion, y cada hecho consumado de esta manera feliz y pacífica, vale más que lisonjeras utopias y vanas palabras.

«Vivimos en el siglo de los hechos, y con los hechos debemos dar pruebas al mundo que México es digno de su independencia, de su mision histórica; que sabe caminar de una manera resuelta en la via del progreso. Y así lo hacemos: el adelanto de la línea férrea de Veracruz, la de Jalapa, este camino de Chalco, el arreglo ya hecho para la gran via del Interior, las líneas de vapores que recorren nuestras ricas costas, los telégrafos que juntan con la Metrópoli á Guanajuato, Leon, San Luis Potosí, este mismo simpático San Angel y Cuernavaca; todos estos trabajos son otras tantas pruebas de que nuestra patria adelanta.—Y hay más: en un país esencialmente democrático como el nuestro, las líneas férreas y eléctricas son los verdaderos y durables lazos que unen los lugares, que juntan los partidos.

«Felicitémonos, pues, como buenos ciudadanos de nuestra querida patria, de estos pacíficos triunfos; y me es dulce dar, en nombre de la Nacion, las gracias á los valientes hombres que con su energía y sus trabajos adelantan tales obras.»

Número 150.

Proyecto de reglamento de 12 de Junio de 1866

para la construccion, conservacion, administracion, servicio y policía de los caminos de fierro de la Nacion Mexicana.

TÍTULO I.

DE LA CONSTRUCCION.

Art. 1º Todo camino de fierro deberá ser construido por ingenieros titulados y conforme á los planos y trazos aprobados por el Gobierno.

Los estudios que deben presentar los concesionarios comprenderán:

I. Una memoria descriptiva del trazo y de las obras de mayor importancia, número, clase y posicion de las estaciones y paraderos; un estado que exprese la longitud de las líneas rectas y curvas, con expresion de sus radios y pendientes.

II. El plano general en escala de perfil longitudinal y perfiles trasversales de la via, los proyectos y planos de las estaciones, talleres y demas dependencias, y los presupuestos correspondientes á cada una de estas obras, cuyos documentos estarán firmados por ingenieros competentes.

III. En el plano se marcarán los pueblos, haciendas, ranchos y demas lugares, designándolos por sus nombres especiales.

Art. 2º Cuando sean aprobados por el Gobierno los planos y presupuestos, sacarán los concesionarios á su costa dos copias que serán autorizadas por el Ministerio de Fomento. Una copia será para la Empresa

y la otra para los inspectores que nombre el Gobierno; el original quedará depositado en dicho Ministerio.

Art. 3º Los trabajos de sustraccion se ejecutarán con todas las reglas científicas, empleando los materiales más sólidos, á fin de que los terraplenes y cortaduras ofrezcan la debida seguridad y permanencia para soportar el peso y servir de base y fundamento á la superestructura y locomocion.

Los terraplenes tendrán, además del espacio que ocupa la via, dos metros de cada lado. Cuando haya doble via, la distancia entre una y otra será tambien de dos metros.

Los taludes tendrán una inclinacion de 45°

El revestimiento se formará de una capa de 15 á 20 centímetros de espesor en que se sembrarán diversas semillas de plantas que germinen prontamente, ó se plantarán estacas que fácilmente prendan. Cuando sea indispensable reducir la inclinacion de los taludes, ó circunstancias especiales hagan insuficiente el método indicado, el revestimiento deberá hacerse de céspedes, de madera, de piedra colocada en seco, ó de mampostería.

Art. 4º De uno y otro lado de la via se abrirán pozos que, á la vez de defenderla, sirvan para el desagüe de la misma, el cual se procurará por todos los medios adecuados al efecto. En los casos excepcionales provenientes de los accidentes del terreno, como ciénagas, pantanos ú otros, se regirán los trabajos por los sistemas apropiados al efecto.

Art. 5º Los acueductos, puentes, viaductos y subterráneos ó túneles se ejecutarán conforme á los planos previamente aprobados, conformándose sus dimensiones á lo que exijan los accidentes del terreno y la debida seguridad de la via y consistencia de las obras.

Art. 6º Los pozos necesarios para la ventilacion y construccion de subterráneos, no podrán abrirse en los caminos públicos, y á los que con tal objeto se abran en otros parajes, se les formarán brocales de mampostería con la altura de un metro.

Art. 7º El ancho de la via férrea, entre los bordes interiores de los rieles, será de $1^{m}45$.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser de 1m50 en las partes en terraplen y de un metro en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes y en los subterráneos.

Art. 8º El radio mínimum de las curvas para la explotacion por medio de animales, será de 25 metros. El radio mínimum de las curvas para la explotacion con locomotivas, será de 90 metros.

Art. 9º La pendiente máximum de la via férrea para la explotacion por medio de animales, será de 8 por 100. La pendiente máximum de la via férrea para la explotacion con locomotivas, será de 6 por 100.

Art. 10. Sobre las obras de sustraccion se pondrá el balast, dándole el espesor que requiera la calidad del terreno, y usando al efecto de piedra dura, silícea, en pedazos muy pequeños, ó el casquijo ó grava de los rios, ó la arcilla quemada, ó la arena gruesa, ó las conchas marinas, ó los pedazos de ladrillo, ó tezontle, ó carbon de piedra, ó escorias de fundicion, ó cualesquiera otro material con el cual se pueda formar un macizo firme, elástico y permeable, y que conserve largo tiempo esas propiedades.

Art. 11. Sobre el balast se colocarán los durmientes ó atravesaños de madera ó fierro, cuyo largo, siendo de madera, será entre 2 metros 28 centímetros y de 2 metros 80 centímetros; su ancho entre 16 y 35 centímetros, y su espesor entre 11 y 20.

Art. 12. Los carriles de fierro ó rieles que deberán establecerse, conformándose en su figura y aseguramiento á los sistemas mejor recibidos, tendrán de peso 28 kilógramos por metro lineal.

Art. 13. El fierro, la madera y los demas elementos constitutivos de la via, deberán ser de buena calidad y apropiados al uso á que se destinan.

Art. 14. Los ferrocarriles deberán pasar por encima ó por debajo de los caminos comunes, y tambien podrán cruzar á nivel de los mismos en los casos que, á juicio de la autoridad, no sea posible evitarlo.

Art. 15. Cuando un ferrocarril deba pasar por encima ó por debajo

de un camino comun, los agentes del Gobierno, atendiendo á la clase que sea de camino, determinarán las dimensiones del viaducto ó puente.

Art. 16. Cuando el ferrocarril atraviese á nivel algun camino comun, los carriles se colocarán sin que sobresalgan ni queden más bajos que la superficie del suelo, á fin de que la circulacion de coches no encuentre tropiezo. Cada paso de nivel tendrá sus barreras.

Art. 17. Cuando á consecuencia del establecimiento de un ferrocarril, se inutilizare alguna parte de camino comun ó se obstruyere la circulacion ordinaria, las empresas harán por su cuenta todas las obras necesarias á conservar expedito y franco el tránsito.

Art. 18. Las estaciones de pasajeros y mercancías se construirán de manera que la distribucion del edificio preste la comodidad y facilidad que, segun el movimiento de la via, requiera el buen servicio.

El edificio para los pasajeros contendrá un pórtico cerrado, oficinas para la distribucion de boletos de pasaje, inscripcion del equipaje, encargo y otros efectos que viajan con los trenes de pasajeros, salas para depositar el equipaje y los efectos que salen y para repartir los que llegan, oficina en donde se reclaman los objetos perdidos y una sala para depositarlos, local para los empleados que ponga el Gobierno para ejercer la vigilancia fiscal, otro para el telégrafo, otro para el despacho del correo, sillas de posta, diligencias, etc., sala de espera de los pasajeros, local para los enseres del alumbrado, meaderos y comunes, y los demas locales que sean necesarios para el despacho del Jefe de la estacion, empleados, sobrestantes y peones de servicio.

Art. 19. Las estaciones de mercancías tendrán oficinas de recepcion y despacho, almacenes, cocheras y caballerizas, y los demas locales que el mismo movimiento determine convenientes á la seguridad de las operaciones y marcha segura en el desempeño de las funciones á que está sometida la Empresa.

Art. 20. Cuando el movimiento de pasajeros y mercancías permita, por no ser muy grande, reunir en un solo edificio ambas estaciones, se cuidará de que siempre haya la debida separacion de locales, y que ninguno falte para el buen servicio.

Art. 21. Toda estacion tendrá un patio en donde estarán los cambios de via, depósitos de agua, gruas, durmientes, acopios de leña ó carbon, etc.

TÍTULO II.

DE LA CONSERVACION.

Art. 22. La conservacion de las vias férreas y su material rodante se encomendará á ingenieros especiales, que tendrán á su disposicion operarios suficientes que con toda prontitud acudan á restablecer la nivelacion de la via en los lugares en que haya hundimiento, enderecen los carriles torcidos, repongan las silletas rotas, los durmientes quebrados ó podridos y los clavos ó grapas inutilizados; completen el balast, desazolven los fosos y expediten los caños de desagüe, arreglen los revestimientos de los taludes, cuiden de las plantaciones, compongan las cercas que resguardan el camino del tránsito de los animales ó de las personas extrañas al servicio de la via, y hagan, en fin, cuantas reparaciones sean necesarias á la comodidad y seguridad del tránsito de los trenes, y á la conservacion de las obras en buen estado.

Art. 23. Las cuadrillas destinadas á la conservacion estarán provistas de todos los útiles é instrumentos necesarios. Además de estas cuadrillas, habrá guardas situados de trecho en trecho que recorran la via siempre que pase algun tren, á fin de apretar las cuñas, afirmar los clavos ó las grapas, quitar los estorbos, limpiar los caños, recoger las piezas desprendidas de la maquinaria ó de los wagones y los objetos que se hayan caido de los trenes; avisando á la cuadrilla más inmediata si hubiere ocurrido algun deterioro grave, para que desde luego sea reparado.

Art. 24. Un reglamento especial determinará minuciosamente los deberes y obligaciones de cada uno de los jefes, dependientes, guardas y operarios destinados á la conservacion de la via, de manera que al ejercer las funciones que individualmente les sean cometidas, obren con la debida regularidad y con toda exactitud y diligencia.

TÍTULO III.

DE LA ADMINISTRACION.

Art. 25. Todas las Empresas de ferrocarriles establecerán una Junta ó Consejo administrativo que tenga á su cargo todo lo concerniente al órden y buena marcha de la negociacion.

Art. 26. En los estatutos que toda empresa debe tener y hayan sido aprobados por el Gobierno, se señalarán las funciones que deba desempañar el Consejo ó Junta administrativa; pero constantemente tendrá las atribuciones siguientes:

I. Dará los reglamentos para la construccion, conservacion, explotacion y servicio de la via, así como para las estaciones y para los talleres.

II. Expedir los títulos de acciones.

III. Expedir los títulos de obligaciones.

IV. Cuidar de que la cuenta de fondos se lleve al dia con exactitud y claridad, estableciendo al efecto todos los libros que requieran los ramos y créditos abiertos.

V. Vigilar que las cuentas de inversion de fondos se lleven en corriente y con separacion de los objetos ó ramos á que se destinen, á fin de que la liquidacion de cada una de las materias que constituyen la negociacion en sus diversas líneas, sea fácil y justificada.

VI. Ajustar los contratos de materiales y útiles, los de construccion, conservacion, explotacion y servicio, conformándose á las prescripciones de los estatutos y á las actas acordadas.

VII. Hacer observar estrictamente las promesas hechas á los accionistas y á los demas acreedores.

VIII. Obligar al cumplimiento fiel de sus deberes y obligaciones á todos y á cada uno de los jefes y dependientes.

Art. 27. Un jefe ingeniero tendrá á su cargo y bajo su responsabilidad la direccion del servicio de la locomocion y de la conservacion del material rodante, así como la vigilancia del buen órden de los talleres.

TÍTULO IV.

DEL SERVICIO.

Art. 28. Ántes de poner al servicio del público una línea ó tramo de ferrocarril, deberá someterse al reconocimiento de los ingenieros del Gobierno, quien en vista del informe respectivo, autorizará ó no el que se abra á la circulacion.

Art. 29. Las autoridades locales y los ingenieros del Gobierno inspeccionarán constantemente el que la via preste la debida seguridad al servicio y que éste se haga bajo el órden y regularidad que exija el movimiento de pasajeros y mercancías, y que las empresas ó encargados de la via cumplan con las obligaciones contraidas relativamente al mismo servicio.

Art. 30. Todo defecto que noten las autoridades locales ó los ingenieros del Gobierno, y que no sea corregido inmediatamente despues de hecha la advertencia respectiva, será puesto en conocimiento del Ministerio de Fomento para que se acuerde la resolucion conveniente, y se imponga una pena, si la mereciere la falta de que se trate, teniendo en cuenta las desgracias que ella hubiere ocasionado. Si éstas han refluido contra alguno ó algunos individuos particulares, la accion directa para reclamar la parte agraviada, será contra la Empresa ó encargado de la via, ejercitando sus derechos ante los tribunales comunes.

Art. 31. Siempre que sea indispensable suspender la circulacion, se dará aviso á la autoridad local y al Ministerio de Fomento, expresando las causales que la motivan y el tiempo que durará la suspension. Si el Ministerio las califica justas, se dará conocimiento al público por la Empresa ó encargado, por medio de avisos impresos.

Art. 32. Cuando la circulacion se interrumpiere por algun accidente imprevisto que obstruyese la via y exija una reparacion inmediata que dilate más de un dia, se darán los avisos de que habla el artículo anterior, incluso el impreso, sin esperar la resolucion superior.

Art. 33. En cada estacion deberá haber un reloj arreglado al tiempo medio del lugar en que se halle situada. En las estaciones impor-

tantes, las horas podrán verse con toda facilidad desde los alrededores y el interior, así de dia como de noche. Todos los conductores, maquinistas y guardas tendrán siempre consigo un reloj de bolsa. Los relojes de los conductores y maquinistas se arreglarán al tiempo normal determinado por la Direccion, y los de los guardas al de la estacion más próxima.

Art. 34. Los trenes, llevando pasajeros, deberán partir á las horas que se hayan fijado, siendo responsable la Empresa de toda dilacion. El reloj de la estacion será la regla á que deban sujetarse.

Art. 35. Las empresas ó encargados deberán poner en conocimiento del Ministerio de Fomento:

I. Las medidas especiales de precaucion y seguridad que adoptaren para el giro de los trenes en las partes del camino de fuerte pendiente ó de curvas de corto radio en las líneas.

II. El máximum de velocidad con que marcharán los trenes de pasajeros y los de mercancías, en las diversas secciones de la via.

III. El tiempo que ha de emplearse en cada viaje.

Si el Ministerio de Fomento encontrare que las determinaciones sobre estos puntos no consultan la debida seguridad del tráfico, podrá prescribir las que deban observarse.

Art. 36. El órden de servicio, las horas de partida y el itinerario que deben seguir los trenes, no podrán variarse sino ocho dias despues de haberlo anunciado al público y comunicádolo al Ministerio de Fomento.

Art. 37. La velocidad de los trenes se disminuirá:

I. Cuando haya sobre la via hombres, animales ó cualesquiera obstáculo.

II. En los pasos á nivel, puentes giratorios, plataformas giratorias y cambios ó cruzamientos de via.

III. Cuando algun guarda haga señal de disminuir la velocidad.

IV. En los lugares en que se estén haciendo reparaciones.

V. A la entrada de las estaciones, al pasar sobre las agujas de bifurcacion, y al cambiar de via.

Art. 38. Si dos trenes se acercan por dos vias distintas á uno de los

puntos expresados en el artículo anterior, los dos deberán hacer alto hasta que el guarda de las agujas haya indicado para cuál de ellos está la via expedita. El maquinista nunca pasará un puente giratorio ántes de que el pontonero, desde su puesto, le asegure que todo está en órden.

Art. 39. No se permite trasportar mercancías en los trenes de pasajeros, sino bajo las condiciones siguientes:

I. La carga y la descarga de los bultos y las maniobras que requieran los wagones de mercancías, jamas deberán prolongar las paradas en las estaciones más de lo que duren normalmente.

II. La agregacion de wagones de mercancías nunca deberá ser causa de que la travesía dure más de lo que prescriba el reglamento.

III. El trasporte de mercancías en los trenes mixtos, no debe acarrear ningun inconveniente para los pasajeros.

Art. 40. En interes del tráfico local, se podrán agregar algunos wagones de pasajeros á un convoy de mercancías; pero esta comunidad accidental de trasporte, no debe afectar en nada el servicio de mercancías, principalmente en lo que importa á su regularidad.

Art. 41. El tiempo perdido no podrá recuperarse acelerando la marcha, sino bajo la condicion de que las velocidades médias fijadas no sean traspasadas. Cada jefe de tren llevará un estado de los intervalos de tiempo invertidos en recorrer las distancias entre cada punto de parada y el siguiente. Al maquinista que traspase las velocidades fijadas, se le impondrá una multa.

Art. 42. En un mismo wagon nunca podrán trasportarse pasajeros y mercancías, pues lo único que se permite, bajo las condiciones arriba expresadas, son los trenes mixtos.

Art. 43. Ningun tren extraordinario se despachará sino cuando todo el personal de vigilancia esté en sus puestos, que se haya avisado á los guardas su salida y anunciado su marcha á los jefes de estacion.

Art. 44. Ni las máquinas aisladas, ni los trenes de servicio (excepto los que se pidan de auxilio) podrán circular, sino en las horas expresamente designadas en virtud de la órden de servicio dada por los agentes superiores responsables de la direccion de la explotacion ó de su de-

legado. La salida de dichos trenes ó máquinas se avisará cuando ménos á los jefes de las estaciones extremas.

Se dará igualmente aviso de los trasportes aislados de materiales y de los *trucks* movidos á brazo, que siempre estarán acompañados de un agente responsable.

Quince minutos ántes de la hora fijada para la llegada de los trenes ordinarios ó extraordinarios anunciados, la via estará completamente desembarazada de todo obstáculo, trenes, locomotivas ó wagones.

Para las máquinas aisladas y trenes de servicio, se harán las mismas señales que para los trenes ordinarios.

Los trenes de servicio que corran de noche se iluminarán como los ordinarios.

Art. 45. Cualquier máquina aislada ó tren extraordinario, será anunciado inmediatamente por el tren que le preceda, á los trabajadores de la conservacion, lo mismo que á los trenes estacionados, para su gobierno.

Art. 46. Las palancas con que se maniobran las agujas de cambios de via de las vias principales, tendrán ligada invariablemente con ellas una señal que pueda ser vista tanto de dia como de noche por cualquier tren que se presente, y haga conocer claramente qué via es la que está abierta.

En las estaciones intermedias, ántes de la llegada, y en las extremas, ántes tambien de la salida de algun tren, el personal deberá cerciorarse de que la via que dicho tren debe seguir está perfectamente libre y dispuestas las agujas.

Se reputan por vias principales todas aquellas que los trenes del servicio regular recorren.

Art. 47. Durante la marcha, todo el personal del tren está bajo las órdenes de un solo agente.

Les está prohibido á los guardas tomar asiento en el interior de los wagones miéntras no ha concluido su servicio. Se distribuirán en el exterior de tal manera, que todas las partes del tren queden vigiladas, asegurada la percepcion de las señales y establecida una comunicacion

con el maquinista. Para lograr esto último, se dispondrá un cordel que comunique con el silbato de vapor ó con un timbre colocado sobre la locomotiva.

Este cordel se extenderá:

En los trenes de pasajeros, á toda su longitud.

En los trenes mixtos, lo ménos á todos los wagones de pasajeros.

En los convoyes de mercancías, lo ménos hasta el lugar en que se coloque el jefe del convoy.

Art. 48. En caso de accidente ó cuando un tren se encuentre en la imposibilidad de continuar su marcha, se tomarán oportunamente las medidas eficaces para dar á conocer con toda exactitud, á cuantos trenes pudieran sobrevenir, el lugar preciso en que ha sido necesario hacer esta parada anormal.

Art. 49. Los guardas encargados de maniobrar las agujas á la entrada de las estaciones principales, los de las bifurcaciones y de las agujas situadas en cualquiera otro punto del camino, lo mismo que los maquinistas, fogoneros y garroteros, no podrán ser encargados ni encargarse ellos mismos de ningun otro trabajo, miéntras estén desempeñando su servicio.

Art. 50. Para encargar un maquinista de la conduccion de locomotivas, se exigirán las condiciones siguientes: Un año de trabajo en un taller de construccion de máquinas, un año cuando ménos de aprendizaje sobre las lomotivas, un exámen ante el ingeniero jefe de la traccion y agente facultativo de la explotacion, y algunas pruebas prácticas.

Los fogoneros deberán, cuando ménos, saber el modo de parar la locomotiva en caso necesario.

Art. 51. Las tarifas de trasporte serán previamente aprobadas, segun dispone la ley de 2 de Octubre de 1865, y los reglamentos especiales para verificar dicho trasporte, podrán ser enmendados ó reformados por el Gobierno conforme lo exija el bien público.

Art. 52. Las tarifas aprobadas serán iguales para todos, sin que pueda hacerse excepcion alguna, ni alterarse durante el tiempo fijado para su duracion.

Art. 53. Cuando no se les hubiere determinado tiempo fijo, se entenderá que la tarifa de mercancías debe seguir un año á lo ménos y seis meses la de pasajeros, siendo preciso para subir las cuotas recabar previamente la autorizacion del Ministerio de Fomento, y obtenida anunciar al público la innovacion con sesenta dias de anticipacion.

Art. 54. La reduccion de las tarifas podrá hacerse por las empresas ó encargados participándolo al Ministerio de Fomento y obligándose á mantener la reduccion por los períodos que señala el artículo anterior.

Art. 55. Con arreglo á la ley de 2 de Octubre de 1865, será gratuito el trasporte de la correspondencia pública, el de los empleados del correo y los ingenieros en comision del servicio; y el trasporte de todos los empleados del Gobierno tambien en servicio, tropas, trenes, equipajes, municiones y cuanto pertenezca al mismo Gobierno, será por un precio convenido, pero que nunca será mayor que la mitad de los precios de las tarifas legalmente vigentes.

Art. 56. En los trenes, tanto de pasajeros como de mercancías, se reservará una seccion especial de carruaje suficiente al trasporte gratuito de la correspondencia y los empleados del Gobierno en comision del servicio.

Los trenes especiales que se pidan por el correo, serán inmediatamente puestos á su disposicion, pagando únicamente lo que importe la explotacion. Estos trenes especiales se entiende que serán facilitados sin alterar el órden de servicio de las vias.

Art. 57. Todo pasajero tendrá derecho á que se le conduzca sin estipendio alguno su equipaje, siempre que no exceda del peso de 30 kilógramos, siendo de la responsabilidad de la Empresa ó encargado, entregar á sus dueños los mencionados equipajes.

Art. 58. Igual responsabilidad habrá respecto de las mercancías, que serán conducidas y almacenadas, depositadas y entregadas segun los casos, con sujecion al reglamento y convenios celebrados, comenzando dicha responsabilidad desde el momento en que el empleado destinado á recibir las mercancías, equipajes ú objetos, dé el respectivo documento ó resguardo al remitente ó á quien obre en su nombre.

Art. 59. Todo remitente de mercancías deberá hacer declaracion previa de número, peso, clase y calidad.

La falsedad en esta declaracion exime á la Empresa de toda responsabilidad.

Art. 60. La Empresa no responde de los objetos que lleven consigo los pasajeros. Tampoco responde por las joyas, pedrerías, dinero ó billetes de banco ú otros artículos de valor que se contuvieren en un equipaje que se hubiere entregado para conducir, si no se manifestare especial y determinadamente.

Art. 61. Serán proferidos para la conduccion:

I. Los frutos ó provisiones destinados al consumo diario de las poblaciones que el ferrocarril comunique.

II. Los equipajes de los pasajeros, con tal que no exceda de veinticinco kilógramos de peso el que corresponda á cada persona y los bultos de encomienda.

III. Los objetos ó cargas para los cuales la autoridad gubernativa reclamare la preferencia por exigencia del servicio público.

Art. 62. Ningun tren de pasajeros deberá dejar la estacion ántes de la hora fijada en el cuadro de la marcha de los trenes.

No se pondrá en movimiento hasta que todas las portezuelas estén cerradas y que se haya dado la señal de partida.

No se harán correr dos trenes uno tras de otro en el intervalo de dos estaciones consecutivas, sino cuando la trasparencia de la atmósfera deje ver muy claramente las señales ópticas; cuando no exista ningun inconveniente, se dejarán pasar veinte minutos entre dos salidas consecutivas, si es un tren de pasajeros el que sigue á otro de pasajeros ó mercancías, y cinco minutos si es convoy de mercancías el que sale el último de los dos.

Cuando dos trenes se sigan á ménos de cinco minutos ó á ménos de 942 metros de distancia, el de atrás deberá disminuir su velocidad, y el personal de las estaciones así como los guardas, deberán hacer de viva voz ó por medio de señales las advertencias conducentes á que se observen puntualmente los intervalos de tiempo y distancia prescritos.

Los trenes de servicio y las máquinas que corran solas, serán reputadas en las anteriores prevenciones como trenes de mercancías.

Todo tren que preceda á otro extraordinario, deberá indicarlo por medio de señales.

Art. 63. Se tendrá sumo cuidado en que los trenes lleven el número de garrotes que se hayan prescrito, distribuyéndolos lo más uniformemente posible en las secciones que tengan pendientes superiores á 0,0033: el último wagon tendrá siempre garrotes.

Ningun tren saldrá de una estacion sin que se haya reconocido que el enganche del ténder con los wagones y los de éstos entre sí, se encuentran bien hechos, que están puestas las cadenas de seguridad, en corriente la comunicacion del vigiato de los wagones, y las señales en su lugar.

En los trenes ordinarios de pasajeros y en los mixtos, los tendedores de enganche deberán estar bastante apretados para que todos los tampones ó topes se toquen cuando el tren esté parado.

Los wagones de mercancías provistos de enganche distinto de los wagones de pasajeros, no podrán introducirse en los trenes mixtos sino bajo la condicion de no estar inmediatamente enganchados á un wagon de pasajeros.

Art. 64. En todo tren que contenga wagones de pasajeros, al ténder de la máquina seguirá un vehículo moderadamente cargado y no conteniendo pasajeros.

TÍTULO V.

DE LA POLICÍA.

Art. 65. Ningun objeto que sobresalga ménos $0^{m}314$ del nivel de los carriles, podrá colocarse á ménos de 1 metro 65 centímetros de distancia del eje central de la via, y el que sobresalga más de $0^{m}314$, no podrá á ménos de $2^{m}04$ del mismo eje.

Esta regla no se aplica á las banquetas ó muelles de las estaciones,

pues su distancia al eje de la via más próxima podrá reducirse á $1^{m}65$, aun cuando su altura sea mayor que $0^{m}314$.

Art. 66. En los terrenos colindantes con un camino de fierro y á ménos distancia de 20 metros de la via, no es permitido:

I. Abrir zanjas, hacer excavaciones, explotar canteras ó minas, hacer estanques ó pozos, ú otra obra que pueda perjudicar á la solidez de la via.

II. Construir chozas ó alojamientos de paja ó de otra materia que fácilmente pueda incendiarse.

III. Formar depósitos ó acopios de materias inflamables.

Art. 67. Tambien se prohibe á ménos distancia de diez metros de la via férrea:

I. Levantar edificios, fachadas ú otras obras que tengan una altura de más de cinco metros sobre el suelo.

II. Dar á los muros salida sobre la via, si no es con anuencia de la Empresa, probado que sea no causar perjuicio al camino.

III. Formar depósitos ó acopios de frutos, materiales de construccion ó cualesquiera otros objetos.

Art. 68. Tampoco se podrán plantar árboles á ménos distancia de doce metros, ni cortar los que haya dentro de la misma distancia, si no es por la Empresa, para favorecer la solidez de la via.

Art. 69. Las demas plantaciones y cualquiera otra operacion del cultivo, no podrán ejecutarse de manera que sufran detrimento los cerramientos, muros de sostenimiento ú otra obra de los ferrocarriles, ni de modo que entorpezcan los desagües del camino, cieguen las zanjas ó remuevan la tierra de los terraplenes y taludes.

Art. 70. Los edificios, explotacion de minas, pozos, estanques, plantaciones, muros, tapias y demas obras prohibidas por los artículos 65, 66, 67 y 68, que existieren á menor distancia de la expresada en dichos artículos al tiempo de construir un ferrocarril, la Empresa podrá expropiarlos por causa de utilidad pública con sujecion á la ley de 7 de Julio de 1853. Caso de no verificarse la expropiacion, será prohibido restablecer dichos edificios, estanques y demas obras si se destruyeren;

y no podrán ejecutarse en ellas otros trabajos que los indispensables para mantenerlas en el mismo estado que tenian al tiempo de la construccion del camino.

Art. 71. No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, podrá dispensarse el depósito ó acopio temporal y transitorio dentro de las distancias prohibidas, de materias no inflamables y materiales ú objetos destinados á emplearse inmediatamente en construcciones ó en el cultivo, así como el depósito ó acopio de frutos de la cosecha, miéntras ésta se practica; pero estos depósitos ó acopios nunca podrán exceder á la altura de los terraplenes del ferrocarril, y en la inteligencia de que si se incendiaren á consecuencia del servicio de la via, la Empresa ó el encargado de ella no están obligados á indemnizacion alguna.

Art. 72. Los que contraviniendo á lo prescrito en los arts. 65, 66, 67 y 68, ejecutaren los trabajos, construcciones, plantaciones y demas actos que en los citados artículos se enumeran, sufrirán una multa de cinco á cien pesos, y serán además obligados á destruir lo hecho y á restablecer el suelo al mismo estado que tenia.

Art. 73. Las distancias de que se habla en los arts. 65, 66, 67 y 68, se medirán horizontalmente desde la orilla exterior del foso ó zanja del camino, y á falta de ésta, desde una línea que corra paralela y á metro y medio de distancia del riel exterior.

Art. 74. Todas las agujas de los cambios de via, situadas fuera de las estaciones que no tengan guarda especial, se cerrarán con candados.

El camino estará cercado en todos los lugares en donde la vigilancia de los guardas no alcance á impedir el tránsito de los hombres y animales.

Los pasos á nivel tendrán barreras sólidas perfectamente visibles, colocadas lo ménos á $3^{m}76$ del eje de la via más próxima.

Las barreras que se manejen desde léjos por medio de algun mecanismo, tambien podrán abrirse y cerrarse á mano, y se tendrá una campana que se tocará ántes de cerrarlas. Esta clase de barreras sólo podrá usarse en los caminos poco frecuentados, debiendo quedar á la vista de un guarda, cuyo puesto estará cuando más á una distancia de 500 metros.

Cualquier camino que costee el ferrocarril, ya se encuentre al nivel de éste, ya se halle á un nivel superior, deberá estar separado de él por un obstáculo formando antepecho. Este objeto puede llenarse excavando un foso y echando las tierras al borde.

Art. 75. La via estará vigilada siempre que se espere algun tren, ó que alguna locomotiva aislada esté en circulacion.

Las barreras de los pasos á nivel, deberán cerrarse cinco minutos ántes del paso de los trenes. Las que estén cerca de las estaciones, son las únicas que podrán exceptuarse de la prescripcion anterior y mediante una determinacion especial de los Directores del ferrocarril.

Las barreras de los pasos particulares ó que se concedan para los trabajos del campo, deberán estar provistas de una cerradura que el guarda cerrará diez minutos ántes del paso de los trenes, y abrirá despues que hayan pasado.

Los pasos á nivel de los caminos carreteros y vecinales frecuentados, se alumbrarán desde el momento de ponerse el sol.

Los alrededores de las estaciones y las banquetas ó muelles de los embarcaderos se alumbrarán media hora ántes y permanecerán así hasta media hora despues de la llegada de los trenes.

Todas las mañanas ántes del paso del primer convoy, y cuando sea necesario, despues del paso de cada uno, los guardas deberán visitar con sumo cuidado la porcion de la via cuya vigilancia les está encomendada, con el fin de quitar de ella todo lo que pueda estorbar la circulacion y proponer las medidas que exija la seguridad de los trenes. El mismo exámen deberá preceder al paso del primer tren de noche, á ménos que las condiciones de marcha de los trenes en el mismo sentido ó en sentidos opuestos no lo impidan absolutamente.

La vigilancia de los guardas debe contraerse muy especialmente al estado de conservacion y buena posicion de las agujas de los cambios de via.

Art. 76. Se colocarán postes que marquen las distancias de la via de cinco en cinco kilómetros, los que estarán dispuestos de manera que sus indicaciones puedan ser vistas fácilmente por los pasajeros.

Se pondrán postes igualmente en todos los puntos en que cambie la inclinacion del perfil longitudinal; estos postes tendrán un brazo, en el cual estará indicada la inclinacion y la longitud en que ella se extiende, del modo más claro posible.

Cerca de la union de dos vias, se colocará entre ellas un poste indicando el límite que los trenes no pueden traspasar sobre una de las vias sin estorbar la circulacion sobre la otra.

A la entrada de los pasos á nivel y á una distancia particular en cada caso, un poste con cartel marcará el punto en donde los coches, ginetes y rebaños deban pararse durante la clausura de las barreras.

Art. 77. El material rodante deberá estar siempre en perfecto estado para que la circulacion se haga sin peligro, conforme á la velocidad fijada.

Al efecto ninguna locomotiva se podrá poner en servicio sin que se haya examinado por personas competentes y considerado apta para la explotacion. En cada locomotiva se marcará el máximum de presion que sea permitido hacer soportar á la caldera, en un lugar que esté á la vista del maquinista. Dicho máximum se marcará tambien en la escala del manómetro.

En los talleres de reparacion habrá un manómetro de aire libre que servirá de patron, dispuesto de manera que sea fácil ponerse en comunicacion con el recipiente de vapor de las locomotivas, con el objeto de verificar la carga de las válvulas de seguridad y la concordancia y exactitud de las indicaciones de sus balanzas y manómetros.

Art. 78. Se llevará un registro de servicio de las locomotivas, á fin de que en ciertos períodos sean sometidas á un prolijo exámen. El primero tendrá lugar cuando la máquina haya recorrido 75,000 kilómetros á lo más; y las inspecciones siguientes se verificarán siempre que la máquina haya recorrido 60,000 kilómetros.

Cualquiera que sea el número de kilómetros que una locomotiva haya recorrido, el intervalo de tiempo entre una y otra revision nunca pasará de 3 años, practicándose la misma operacion siempre que se le haga á la caldera alguna reparacion importante.

El exámen se extenderá á todas las partes de la máquina, haciéndose una prueba con la bomba de presion, bajo una tension una mitad mayor que la prescrita. Esta prueba se hará quitando el forro á la caldera. Si al probar una caldera, experimenta alguna deformacion permanente, quedará separada del servicio hasta que se le hayan hecho las reparaciones necesarias.

Las observaciones que se hagan durante el exámen arriba prescrito, se consignarán en un informe pormenorizado.

Toda locomotiva estará provista: de un quita-piedras, un silbato de vapor, los utensilios necesarios para la alimentacion de la caldera, un indicador del nivel del agua, y á lo ménos de dos válvulas de seguridad, una de las cuales estará dispuesta de modo que no pueda cargársele más allá del límite fijado.

El maquinista, desde su lugar, debe poder cerciorarse de la altura del agua y la presion del vapor en la caldera, sin tener que hacer para ello ninguna maniobra.

Todas las locomotivas estarán provistas de un cenicero cerrado puesto inmediatamente debajo de la caja de fuego, y de los aparatos necesarios para impedir que fragmentos de combustible incendiados y chispas sean arrojados por la chimenea.

Art. 79. Las máquinas, tenders, y los tenders separados, estarán provistos de fuertes aparatos de garrote que el fogonero pueda manejar fácilmente desde su lugar habitual.

Art. 80. Todos los vehículos que entren en la composicion de los trenes regulares, estarán montados sobre muelles y provistos de tampones ó topes y barras de traccion de resorte.

Las ruedas de los vehículos que formen parte de los trenes remolcados por locomotivas, tendrán llantas de fierro ó acero. El espesor de las llantas será con sujecion á los principios reconocidos como más perfectos y segun dictámen del Director respectivo.

Los vehículos todos tendrán lo necesario para engrasar los ejes. En éstos, las porciones de diferente diámetro se unirán por medio de boceles cóncavos.

Todos los wagones llevarán en ambos costados cadenas de seguridad, cuya longitud será tal que, colgando libremente cuando el wagon esté cargado, les falte $0^{m}0522$ para tocar la parte superior de los carriles.

Art. 81. Además del garrote del ténder ó de la locomotiva, los trenes deberán tener cierto número de garrotes enérgicos arreglados á la inclinacion del perfil.

En los trenes mixtos, que corran con la velocidad de los de pasajeros, el número de garrotes se arreglará como en los de los últimos.

Se entiende por garrotes enérgicos los que son capaces de parar las ruedas de los vehículos completamente cargados.

Art. 82. Todos los dias, al anochecer, se iluminarán los wagones de pasajeros interiormente, lo mismo que cuando se tenga que pasar algun túnel cuyo tránsito dure más de tres minutos.

Todos los wagones de pasajeros tendrán un sustentáculo para las linternas de señal.

Art. 83. Cuando los wagones de mercancías estén cargados de sustancias fácilmente inflamables, se les cubrirá con un toldo que los ponga al abrigo del incendio.

Art. 84. En toda estacion de mercancías habrá, á falta de otras disposiciones, un patron que servirá para arreglar las dimensiones trasversales del cargamento de los wagones, con el fin de evitar cualquier choque en el camino.

Art. 85. Se llevarán estados del número de kilómetros recorridos por los wagones. Todo vehículo, cuando haya recorrido 20,000 kilómetros, será sometido á una revision completa quitándole los ejes, las chumaceras y los resortes. En ningun caso el intervalo entre dos revisiones sucesivas pasará de un año.

Cada vehículo llevará escrito con caractéres muy visibles las indicaciones siguientes:

I. El camino de fierro á que pertenezca.

II. El número ordinal bajo el cual está inscrito en el registro de los talleres.

III. Su tara, comprendiendo en ella el peso de las ruedas y ejes.

IV. El máximum de su carga ó porte.

V. La fecha de su última revision.

Art. 86. Cada tren llevará consigo los enseres necesarios para remediar lo mejor posible las averías que puedan ocurrir en el tránsito, á fin de ponerlo de nuevo en disposicion de continuar su marcha.

Art. 87. No se permitirá que pasajero alguno vaya en las plataformas de los wagones, ni se admitirá en éstos á individuo que esté en estado de ebriedad; prohibiéndose tambien que en los trenes de pasajeros éntre más número de los que puedan ir con comodidad y que se lleven armas cargadas, pólvora ú otras materias que puedan causar explosion.

Art. 88. Se prohibe vender los boletos en los mismos trenes, debiendo verificarse el expendio precisamente en las casillas que cada Empresa establecerá al efecto en todos los puntos de la línea que exija el servicio.

El número de boletos que se vendan para los pasajeros nunca excederá del número de los asientos que tengan los wagones que formen el tren que se va á poner en marcha, cuyos asientos se computarán á razon de cincuenta centímetros cada uno.

Por cada boleto que resulte de exceso respecto de los asientos que haya, se impondrá una multa de cinco pesos á la Empresa.

Los boletos se recogerán de los pasajeros precisamente ántes de entrar á los wagones, no permitiéndole vaya en ellos al que no presente su boleto.

Si no obstante, ocurriere el caso de que un pasajero se introduzca sin boleto, pagará triple cantidad de la que esté fijada en la tarifa.

Art. 89. El pasajero que teniendo boleto para asiento de clase inferior, ocupare uno de superior, pagará el doble del precio de tarifa fijada á la clase superior; pero si tal ocupacion fuere á virtud de no haber carruajes inferiores, nada satisfará á la Empresa por el exceso del precio.

Si por el contrario, un viajero que haya tomado boleto para la clase superior, por no haber carruaje, se viere obligado á pasar á los de clase inferior, la Empresa le devolverá la diferencia que resulte en el precio.

Art. 90. Se prohibe rigurosamente:

I. Entrar y salir en los wagones por otra portezuela que no sea la que se abre sobre los andenes.

II. Trasladarse de uno á otro wagon ó avanzar el cuerpo fuera de su caja durante la marcha.

III. Entrar ó salir en los wagones, á no ser en las estaciones y cuando el tren se halle completamente parado.

IV. Subir á los wagones puesto ya el tren en movimiento.

V. Llevar perros ú otros animales en los wagones de pasajeros.

Art. 91. Todo conductor de trenes formará una relacion de los incidentes que ocurran durante el viaje, á fin de que en caso necesario sirva de instruccion en lo que se promoviere á consecuencia de los mismos incidentes.

Art. 92. Cuando sobreviniere alguna circunstancia que pueda comprometer la seguridad de los trenes ó poner en peligro á los pasajeros, se dará parte á la autoridad política más inmediata para que tome las providencias conducentes á mediar el mal.

Art. 93. Es prohibido introducirse ó estacionarse en la via de un ferrocarril, ocuparla con animales, depósito de carga ó cualesquiera otros objetos, ó embarazar de alguna manera el libre tránsito de los trenes. Los que contravinieren á esta disposicion serán multados desde cinco hasta cien pesos y obligados á reparar inmediatamente los daños y perjuicios que causaren.

Art. 94. El que voluntariamente destruya ó descomponga la via férrea, ó que ponga en ella obstáculos que puedan producir el descarrilamiento, ó que de cualquiera otra manera trate de que esto suceda, será castigado con cuatro meses hasta cuatro años de presidio, segun sea el grado del delito.

Art. 95. Si con motivo de la destruccion, descompostura ú obstáculo, puesto voluntariamente, ó cualquier otro acto ejecutado, se verifica el descarrilamiento, al culpable se le impondrá la pena de seis meses á seis años de presidio.

Art. 96. Si los delitos indicados causaren la muerte de alguna ó al-

gunas personas, el culpable será castigado con la pena correspondiente al homicidio voluntario.

Art. 97. Si el accidente ocasionare heridas ó algun daño á las persosonas, á más de sufrir la pena señalada en el art. 94, se aplicará al culpable la que corresponda por la herida ó daños causados.

Art. 98. El autor de los hechos que hubieren producido el accidente, no sólo será obligado á reparar los daños que la Empresa del ferrocarril sufra, sino tambien los que les resulten á las personas que se hallasen en el tren.

Art. 99. La amenaza hecha de palabra ó por escrito, de cometer alguno de los delitos mencionados en el art. 94, será castigada con una prision de ocho á treinta dias ó una multa de 5 hasta 300 pesos.

Art. 100. Si los delitos á que se refiere el art. 94 fueren cometidos en los momentos de un motin, asonada ó sedicion, la pena señalada en los artículos anteriores, será aumentada en un tercio, siempre que por las consecuencias del accidente no deba aplicarse la pena de muerte.

Art. 101. El que por ignorancia, imprudencia, descuido ó inobservancia de los reglamentos del camino, ocasionare involuntariamente accidentes que hubieren herido ó dañado á alguna persona, sufrirá una prision de diez dias á un año, ó una multa de dos á cien pesos, sin perjuicío de reparar el daño causado.

Art. 102. Si el accidente causado sin voluntad originare la muerte de alguna persona, el culpable sufrirá una prision de uno á cinco años.

Art. 103. El que voluntariamente destruya ó descomponga los coches, carros de carga ú otra propiedad de la Empresa de un ferrocarril ó trate de procurar la avería de la dicha propiedad, ó de los artículos ó efectos que estén en las bodegas ó wagones de la Empresa conducidos ó para conducir por el ferrocarril, además de pagar los daños y perjuicios que haya causado, sufrirá la pena de dos á seis meses de presidio ó una multa de diez á cien pesos.

Art. 104. El maquinista, conductor ó guardafreno que abandonare su puesto durante su servicio, será penado con una prision de dos meses á dos años ó con una multa de cincuenta pesos.

Art. 105. Si á consecuencia del abandono del puesto ocurren accidentes que dieren ó causaren la muerte á alguna persona, se aplicará la pena de uno á cinco años de prision.

Art. 106. En el caso de abandono intencional para causar daño á alguno de los pasajeros, se aplicará al maquinista conductor ó guardafreno, la pena de ocho meses á ocho años de presidio cuando no corresponda imponer la de muerte por haberla causado á alguna persona.

Art. 107. Las penas señaladas en los tres últimos artículos precedentes, se aplicarán segun los casos, á cualquier otro empleado en el servicio del camino, que teniendo un puesto que desempeñar, lo abandonare.

Art. 108. Los conductores de los trenes responden de la seguridad de la marcha, y tienen derecho á requerir de todos los que se encontraren en ellos la observancia de los reglamentos respectivos.

Podrán hacer salir de los carros á cualquiera que perturbare el órden y se resistiere á la advertencia que se le haga.

Art. 109. Si durante el viaje se cometiere algun delito, deberán tomar las medidas necesarias para asegurar la persona del delincuente, hasta llegar á la estacion más próxima, en donde sin demora lo pondrán á disposicion del juez respectivo con la declaracion del hecho y designando las personas que lo hayan presenciado ó tengan conocimiento de él.

Art. 110. El jefe de estacion tiene, dentro del recinto de ella, las mismas facultades que el conductor de trenes cuando éstos van en marcha.

Art. 111. Tanto los jefes de estaciones como los conductores de trenes y los demas empleados encargados de velar por la seguridad del tráfico, tienen derecho de requerir el auxilio de la autoridad y de los agentes de policía, para hacer efectivas las reglas relativas á esta misma seguridad, y para hacer conducir á disposicion del prefecto, subprefecto, juez, comisario ú otra autoridad á los contraventores, acompañando el correspondiente informe ó declaracion.

Art. 112. Los que resistieren á las advertencias ó requisiciones de los jefes de estacion, conductores de trenes, ú otros empleados encar-

gados de cuidar de la seguridad del tráfico, acerca de la observancia de las reglas de policía, de seguridad y órden, á más de la pena que les correspondiere por la contravencion, sufrirán una prision de diez dias á dos meses, ó una multa de cinco á diez pesos, sin perjuicio de la que corresponda á los actos que hubieren ejecutado contra el jefe de estacion, conductor ó empleado que los hubiere requerido.

Art. 113. La declaracion del empleado encargado de velar por la seguridad del tráfico acerca de las faltas cometidas contra la misma seguridad en el lugar ó punto en que desempeña sus funciones, hace fe, salvo prueba de contrario.

TÍTULO VI.

DISPOSICIONES GENERALES.

Art. 114. Las empresas no pueden oponerse á que, mediante otras concesiones, sus vias sean prolongadas ó cruzadas por otras, ó á que se empalmen ramales construidos ántes ó despues del establecimiento de aquellas.

Art. 115. Los ferrocarriles que se establezcan en las calles de una ciudad, sólo podrán ser para traccion animal y bajo las precauciones y condiciones que especialmente se impongan al autorizarlos, á fin de evitar todo peligro é incomodidad al tránsito ordinario y todo perjuicio á la conservacion y regularidad de las mismas calles.

Aun cuando un ferrocarril urbano sea parte de una línea de comunicacion entre dos ó más poblaciones, se sujetará á la expresada prescripcion, siendo prohibido que entren locomotivas encendidas dentro de los linderos marcados á un ciudad, si no es en casos excepcionales y con permiso escrito del Gobierno.

Art. 116. Al espirar el término de las concesiones, el Gobierno reemplazará á las Empresas en todos los derechos de propiedad de los ferrocariles y sus pertenencias.

Si en una concesion hubiere alguna cláusula por la cual deba tener lugar ántes la mencionada sustitucion de propiedad, ésta se verificará

segun el caso, sin esperar á la espiracion del término fijado á la concesion.

Art. 117. Las empresas tendrán obligacion de entregar en buen estado de conservacion el camino de hierro, las obras que lo componen y sus dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y descarga, establecimientos de los puntos de partida y arribo, casas de guardas y vigilantes y oficinas del servicio; tendrán igualmente obligacion de entregar todo el material de explotacion en buen estado de servicio.

En los dos años ántes que precedan al término de una concesion, el Gobierno tendrá derecho de retener los productos líquidos del camino y de emplearlos en su conservacion, á fin de que esté siempre en buen estado con sus respectivas dependencias, si la Empresa no tratare de llenar completamente esta obligacion.

Art. 118. El Gobierno puede adquirir por causa de utilidad pública los ferrocarriles construidos con fondos de empresas particulares, indemnizándolas segun valúo de peritos nombrados por ambas partes, y un tercero en caso de discordia.

Art. 119. Todo ferrocarril deberá estar dotado con el número de locomotivas, wagones, personal, bestias, material, estaciones y paraderos que exija la importancia de su explotacion, siendo de la responsabilidad de la Empresa ó encargado, cualquiera falta ó defecto en los elementos necesarios al buen servicio.

Art. 120. Los inspectores, comisionados é ingenieros nombrados por el Gobierno para vigilar, inspeccionar ó calificar el trazo, construccion, conservacion, servicio y policía de los ferrocarriles, serán expensados por las empresas respectivas; pero el pago de los honorarios, sueldos ó retribucion, lo harán por conducto del Ministerio de Fomento, quedando expresamente prohibido reciban gratificacion ni obsequio alguno de las mismas empresas ó sus asociados.

Art. 121. El Gobierno, las autoridades políticas, judiciales y militares, prestarán eficaz apoyo y auxilio á las empresas de ferrocarriles, para que fácilmente puedan llenar sus obligaciones y que se hagan ejecutivamente efectivas las penas impuestas á los que contraviniendo á

las prescripciones de este reglamento, causen algun desórden, daño ó perjuicio, segun queda señalado por los artículos precedentes.

Art. 122. Todas las empresas ó encargados de vias férreas observarán fielmente la ley de 2 de Octubre de 1865 y las condiciones estipuladas en los respectivos decretos de concesion.

Art. 123. En el caso de revolucion interior ó de invasion extranjera, el Gobierno podrá suspender la circulacion de las vias, sin que haya derecho á indemnizacion alguna, sea cual fuere el motivo que se alegare, y tambien podrá el Gobierno tomar por su cuenta el ferrocarril ó ferrocarriles, abonando á las empresas la cantidad que correspondiere, adoptando al efecto por base el término medio de lo que hubiere producido el camino durante los últimos seis meses.

Art. 124. En lugar bastante visible se colocará en todas las estaciones un ejemplar de este reglamento y del que se estableciere para los pasajeros y mercancías, así como tambien de las tarifas que rijan.

Seccion 5ª del Ministerio de Fomento. México, Junio 12 de 1866.—*Francisco Maza.*

Número 151.

Prevencion de 18 de Junio de 1866

para que se haga una averiguacion sobre las quejas del público respecto al mal servicio del ferrocarril de México á Chalco.

Mi querido Ministro Somera:

El accidente que ha tenido lugar hoy en el ferrocarril de Chalco, ha venido á confirmar las quejas del público sobre el desórden que reina en el servicio.

Mi voluntad es que mandeis inmediatamente practicar una averiguacion sumaria y judicial sobre lo ocurrido. Designaréis un interventor para que á nombre del Gobierno cuide de la observancia del reglamento que afiance la seguridad de los pasajeros y consulte todas las precauciones para evitar desgracias.

Recibid las seguridades de la benevolencia de vuestro afectísimo—*Maximiliano.*

Palácio de México, á 18 de Junio de 1866.

Número 152.

Decreto de 23 de Julio de 1866

concediendo permiso á los Sres. Federico Caine, Calderon y Cª para la construccion de un ferrocarril de la plaza principal de Guadalajara á la villa de San Pedro.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido nuestro Consejo de Ministros, decretamos:

Art. 1º Se concede permiso, sin el carácter de privilegio exclusivo, á los Sres. D. Federico Caine, Calderon y Cª, para establecer y explotar, por espacio de cincuenta años, una via férrea que, partiendo de la plaza principal de Guadalajara, termine en la villa de San Pedro.

En las calles de la ciudad será para traccion animal, y para locomotora desde la garita hasta la mencionada villa.

Art. 2º El trayecto que hayan de recorrer los carruajes dentro de la ciudad, será sometido á la aprobacion del Ayuntamiento respectivo, previamente á la construccion de la via, debiendo quedar ésta colocada á igual distancia de las aceras de las calles.

Art. 3º Las obras que se ejecuten, nunca obstruirán ni entorpecerán en nada el libre y cómodo tránsito del público, debiendo usar al efecto de rieles convexos. Durante la ejecucion de los trabajos, los empresarios tomarán las medidas y harán los gastos necesarios para que el paso quede expedito en las calles y en los puntos de los caminos que el ferrocarril tenga que cruzar.

Art. 4º La Empresa hará siempre por su propia cuenta, sin cargo alguno al tesoro municipal, no sólo las obras indispensables para el es-

tablecimiento y explotacion de la via, sino tambien las necesarias y conducentes á mejorar, ó por lo ménos á conservar el actual descenso de las aguas pluviales. Dichas obras presentarán regularidad y armonía en toda la longitud y latitud de las calles, cuyas aceras no sufrirán alteracion de ninguna clase en la altura, horizontalidad ú oblicuidad que por hoy tienen, en los casos en que esta alteracion origine, á juicio del Ayuntamiento, perjuicio grave al público ó á los edificios, ó á sus propietarios.

Art. 5º La conservacion de la parte del empedrado comprendido entre los rieles y un metro más á cada lado de la via, será exclusivamente de cuenta de la Empresa, la cual hará las reparaciones conducentes, así á esta conservacion como á la del declive que tienen al presente las calles de la ciudad, siempre que se lo prevenga el Ayuntamiento.

Art. 6º Los empresarios del ferrocarril, para ejecutar sus trabajos, sin perjudicar ni entorpecer las cañerías, se pondrán de acuerdo con el Ayuntamiento, y no podrán impedir la colocacion y reposicion de tubos debajo del tramo ocupado por el ferrocarril, sin más requisito que el aviso del fontanero designando la hora en que haya de practicarse dicha operacion.

Art. 7º El tramo entre la garita de la ciudad de Guadalajara y la villa de San Pedro, podrá establecerse sobre una de las dos calzadas laterales á la central que actualmente existen y que sea designada como la ménos frecuentada, por el Prefecto político del Departamento de Jalisco.

Art. 8º La via férrea sólo ocupará una zona de cinco metros en uno de los lados del camino carretero, dejando expedito el resto de la calzada para la circulacion ordinaria, sin que ésta pueda ser interrumpida ni embarazada por las obras de los concesionarios. El ancho del camino carretero no deberá ser ménos de cinco metros, debiendo quedar separado del ferrocarril por un foso.

Art. 9º El ancho de la via férrea entre los bordes interiores de los rieles, será de (1.45) un metro cuarenta y cinco centímetros. La anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista ex-

terior del camino, deberá ser á lo ménos de (1.50) un metro cincuenta centímetros.

El peso de los rieles será de 28 kilógramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas será de (90^{m}) noventa metros.

La pendiente máximum será de seis por ciento.

Art. 10. Cualquiera desgracia ó perjuicio que dimane de la construccion ó de la explotacion del ferrocarril, será precisamente indemnizado por los concesionarios, quienes quedan tambien obligados á conservar el material de la explotacion y la via férrea en perfecto estado de servicio; pero la policía cuidará, en circunstancias ordinarias, de que el público no la entorpezca ni obstruya.

Art. 11. Los empresarios quedan obligados á presentar el plano, perfil y presupuesto de la via dentro de un mes contado desde la fecha de este decreto, al Prefecto político de Jalisco, para que oyendo éste al Ayuntamiento de la ciudad de Guadalajara, emita su parecer y con él envie dichos estudios á nuestro Ministro de Fomento para su aprobacion.

Art. 12. Al mes de acordada la aprobacion de que habla el artículo anterior, comenzarán los trabajos de construccion, y á los quince meses estará precisamente concluida la via férrea en toda su extension.

Art. 13. Durante los quince meses fijados para la construccion, serán libres del impuesto de peajes los carros que se empleen en la conduccion de materiales destinados á la via férrea, expidiendo al efecto nuestro Ministro de Hacienda las órdenes bastantes á acreditar la excepcion y evitar fraudes; en la inteligencia de que si ocurriere alguno, por el mismo hecho se perderá el derecho á la gracia de la excepcion para lo sucesivo, y serán obligados los concesionarios á pagar doble cuota de la que hubiere debido satisfacer el carro ó carros con que se haya cometido el abuso.

Art. 14. Los concesionarios podrán formar una Compañía anónima conformándose á las prescripciones del Código de comercio; pero tanto los concesionarios como la Compañía que formen, sólo tendrán los derechos que les otorga este decreto, ni otros medios ó recursos para hacer-

los valer, que los que las leyes del Imperio conceden á los mexicanos.

Art. 15. Si los concesionarios necesitasen ocupar indispensablemente algunos terrenos de particulares para el establecimiento de la via, los expropiarán por causa de utilidad pública y con entera sujecion á las leyes de 7 de Julio de 1853 y 2 de Octubre de 1865.

Art. 16. El Ayuntamiento de Guadalajara vigilará los trabajos de construccion así como de la seguridad de la via en las calles de la ciudad, y podrá, siempre que quiera, mandar reconocer el camino, sus dependencias y el material. En caso de que notare algunos defectos, los hará presentes á los empresarios para su debida reforma; mas si éstos se rehusaren á verificarla, dará cuenta con lo ocurrido á nuestro Ministro de Fomento, para que éste, previo el reconocimiento de un ingeniero, obligue á dichos empresarios á que practiquen las obras ó reformas que se estimen justas.

Art. 17. Será obligacion de la Empresa trasportar sin estipendio alguno la correspondencia pública, los agentes de policía, los empleados del correo y los ingenieros del Estado en comision del servicio, quedando tambien sujeta á lo demas que previene el art. 9º de la ley de ferrocarriles generales de 2 de Octubre del año próximo pasado.

Art. 18. Las diferencias que puedan ofrecerse entre los empresarios y el Ayuntamiento, se decidirán por nuestro Ministro de Fomento.

Art. 19. La simple falta de cumplimiento á alguna de las condiciones de este contrato, por parte de los empresarios, será suficiente á que por el mismo hecho caduque completamente este permiso, sin que tengan derecho á indemnizacion ó reclamo de ningun género. Si la falta consistiere en no presentar el plano, perfil y presupuesto en el plazo que fija el art. 11, ó no comenzar ó no concluir la via férrea en los períodos señalados en el art. 12, en cualquiera de estos casos, además de caducar el permiso, los concesionarios incurrirán en una multa de dos mil pesos, cuya cantidad garantizarán otorgando inmediatamente una fianza á satisfaccion de nuestro Ministro de Fomento, siendo de advertir que si no cumplen desde luego con este requisito, quedará sin efecto este decreto.

Art. 20. Los concesionarios quedan sometidos á todas y cada una de las prescripciones de la ley de 2 de Octubre de 1865, y á las leyes y reglamentos que se dieren en lo sucesivo sobre caminos de fierro.

Dado en México, á 23 de Julio de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.

Por el Emperador, el Ministro de Fomento.

Número 153.

Decreto de 1º de Agosto de 1866

concediendo privilegio á D. Adolfo E. Cavaillon para la construccion de un ferrocarril de la ciudad de Guadalajara á la orilla del lago de Chapala.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido nuestro Consejo de Ministros, decretamos:

Art. 1º Se concede á D. Adolfo E. Cavaillon privilegio exclusivo para la construccion y explotacion, por cuarenta años, de un camino de fierro para locomotivas de vapor ó para traccion animal, que partiendo de la ciudad de Guadalajara termine en la orilla del lago de Chapala.

Art. 2º La direccion general que ha de seguir la línea del camino, será la siguiente: Partirá de Guadalajara, seguirá por Higuerillas, Castillo, San Antonio, Atequiza, Santa Cruz y San Nicolás, terminando en la orilla del lago de Chapala.

Art. 3º El camino de hierro será de una sola via y tendrá las dobles vias necesarias, segun se determine por los ingenieros del Gobierno en vista de las solicitudes del concesionario.

El ancho de la via férrea entre los bordes interiores de los rieles, será de 1 metro 45 centímetros.

La distancia entre las dos vias, en los lugares en que se establezcan, será á lo ménos de 1 metro 80 centímetros, medido entre los bordes exteriores de los rieles de cada via.

La anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser, á lo ménos, de 1 metro 50 centí-

metros, en las partes en terraplen, y de uno en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes y en los subterráneos.

El peso de los rieles será de 28 kilógramos por metro lineal. El rádio mínimum de las curvas para la explotacion por medio de animales, será de 25 metros.

El rádio mínimum de las curvas para la explotacion con locomotivas, será de 90 metros.

La pendiente máximum de la via férrea para la explotacion por medio de animales, será de 8 por 100.

La pendiente máximum de la via férrea para la explotacion con locomotivas, será de 6 por 100.

Art. 4º El Gobierno cede á la Empresa los terrenos nacionales que sean necesarios para el establecimiento de la via, estaciones, almacenes y depósitos; pero esta cesion es por el tiempo que la misma Empresa conserve la propiedad del ferrocarril.

Art. 5º Los terrenos de las municipalidades y de los particulares que sea indispensable ocupar para la construccion de la via y sus adherentes, serán expropiados por causa de utilidad pública, conforme á la ley de la materia.

Art. 6º Las tarifas para la via férrea serán sometidas á la aprobacion de nuestro Ministro de Fomento, previamente á la explotacion.

Art. 7º En el término de cuatro meses, contados desde la fecha de este decreto, el concesionario presentará á la aprobacion de nuestro Ministro de Fomento, el plano general y perfil longitudinal de la via, y dentro del término de ocho meses, contados tambien desde la citada fecha, acreditará que cuenta con el capital necesario para la ejecucion de las obras.

Art. 8º Dentro de dos meses, contados desde el dia en que el Gobierno apruebe el plano general y el perfil longitudinal, comenzarán los trabajos de construccion de la via, la cual quedará enteramente concluida y abierta á la circulacion á los tres años, contados tambien desde el expresado dia.

Art. 9º En la época fijada como término de la concesion y por el solo

hecho de haber terminado, el Gobierno se subrogará al concesionario en todos sus derechos sobre la via férrea y sus dependencias, y entrará inmediatamente en posesion de todos sus productos.

El concesionario queda obligado á entregar en buen estado de conservacion la via férrea y todos los inmuebles que dependan de ella, cualquiera que sea su naturaleza, tales como los edificios de las estaciones, talleres y depósitos, las casas de guardas, etc.

Lo mismo se efectuará con todos los objetos mobiliarios que dependan igualmente de dicha via, tales como las barreras y vallas, las vias, cambios de vias, plataformas giratorias, depósitos de agua, gruas, máquinas fijas, etc.

En los cinco últimos años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de apropiarse los productos de la via férrea, si los concesionarios no toman sus medidas para cumplir plena y enteramente esta obligacion.

En lo que concierne á los objetos muebles, tales como el material de explotacion, los animales, los combustibles y provisiones de todo género, los muebles de las estaciones, los útiles de los talleres, el Estado tendrá que pagarlos segun el avalúo que se haga de ellos, á juicio de peritos, si el concesionario lo exige, y recíprocamente si el Estado lo requiere, el concesionario tendrá que cedérselos de la misma manera.

Art. 10. El trasporte del correo se hará gratuitamente por el concesionario. Los ingenieros del Estado ó agentes encargados de la inspeccion y vigilancia de la via férrea y los empleados del telégrafo que viajen para el servicio de la línea eléctrica, serán trasportados gratuitamente.

Los empleados del Gobierno en comision, los militares que viajen en cuerpo ó aisladamente por causa del servicio, despachados con licencia ó de vuelta á sus hogares cuando hayan concluido su tiempo, sólo pagarán, tanto ellos como sus equipajes, la mitad de la cuota fijada en la tarifa del presente decreto.

Si el Gobierno tuviere necesidad de enviar tropas y material de guerra á alguno de los puntos de la via férrea, el concesionario estará obli-

gado á poner inmediatamente á su disposicion, por la mitad de las cuotas de la tarifa, todos sus medios de trasporte.

Los individuos provistos de un certificado de inmigrantes, gozarán ellos y sus equipajes de una rebaja del tercio de la cuota de la tarifa.

Art. 11. El Gobierno se reserva la facultad de hacer á lo largo de la via todas las construcciones y poner todos los aparatos necesarios para el establecimiento de una línea telegráfica.

En las estaciones de las ciudades y de los lugares que se designen ulteriormente, se reservará al Gobierno el terreno necesario para el establecimiento de las casas destinadas á recibir las oficinas telegráficas y su material.

Art. 12. En el caso en que el Gobierno autorizare ú ordenare la construccion de caminos ó ferrocarriles que atraviesen la línea objeto de la presente concesion, el concesionario no podrá oponerse á estos trabajos, con tal que se tomen todas las medidas necesarias para que no resulte ningun obstáculo para la construccion y el servicio de la via férrea, ni pérdida para el concesionario.

Art. 13. El Gobierno se reserva expresamente el derecho de autorizar, en la misma direccion, cualquiera otra empresa de trasportes, usando de la via ordinaria, y además el de hacer nuevas concesiones de ramales que se empalmen sobre la que hace el objeto del presente decreto, ó se establezcan en la prolongacion de la misma línea.

Los concesionarios de estas nuevas líneas podrán hacer circular sus vehículos sobre la línea del concesionario actual y recíprocamente, mediante el derecho de peaje que fije el Gobierno, y los arreglos que hagan entre sí, y bajo la reserva de sujetarse á los reglamentos de policía vigentes. En caso de que los concesionarios no pudiesen arreglarse sobre el uso de esta facultad, el Gobierno decidirá las dificultades que entre ellos se suscitasen.

Art. 14. El concesionario no podrá reclamar ninguna indemnizacion por perjuicios que el tráfico ordinario pueda causar á la via férrea, ni con motivo del estado de la calzada y de la influencia que pudiera ejercer sobre el estado y conservacion de su via, ni por la apertura de

nuevas vias de comunicacion, ni tampoco por los trastornos é interrupciones en el servicio que pudieran resultar de trabajos ejecutados en la via pública, ya sea por el Gobierno, ya sea por las Compañías ó particulares autorizados regularmente; ni, en fin, por cualquier motivo que resultara del libre uso de la via pública.

Art. 15. La falta de cumplimiento á los compromisos impuestos al concesionario en los arts. 7º y 8º anteriores, causará la caducidad del privilegio, y además perderá á favor del Estado, diez mil pesos á título de multa, cuya cantidad será garantizada con una fianza que se otorgará inmediatamente á satisfaccion de nuestro Ministro de Fomento, en la inteligencia de que de no verificarlo así, quedará nula y sin efecto alguno la presente concesion.

Art. 16. La Empresa se somete á todos y cada uno de los requisitos y obligaciones que previene la ley de 2 de Octubre último, que trata de concesiones de ferrocarriles, como si estuvieran expresamente insertas en este decreto, así como á las leyes y reglamentos que se expidan sobre la materia en lo sucesivo.

Dado en México, á 1º de Agosto de 1866.—*Maximiliano.*—Por el Emperador, el Ministro de Gobernacion encargado de Fomento, *José Salazar Ilarregui.*—Al Ministro de Fomento.

Número 154.

Resolucion de 6 de Agosto de 1866

declarando que por no haberse cumplido con lo estipulado en el decreto de 15 de Abril de 1865 sobre construccion de un ferrocarril de Presidio del Norte al puerto de Guaymas, no llegó á tener existencia ni validez el contrato relativo.

El Ministerio de Relaciones me ha enviado copias de la nota de vd., núm. 424, de 12 de Julio último, y de sus anexos, sobre construccion de un ferrocarril y un telégrafo desde Presidio ó el Paso del Norte, hasta el puerto de Guaymas, para que por este Ministerio, al cual corresponde el asunto, se resuelva lo conveniente.

Al dirigirse á vd. en 7 de Junio próximo pasado Mr. Whiting, presidente de la Compañía que se ha tratado de organizar para construir el ferrocarril y el telégrafo mencionados, manifestó á vd. que ella habia concluido, con fuertes gastos y riesgos personales de su agente é ingenieros, el reconocimiento del terreno desde Guaymas hasta el pueblo de Santa Cruz en Sonora, lo que forma una extension de 260 millas, habiendo tenido la Comision que suspender sus trabajos en el referido pueblo á causa del gran número de salvajes que infestaban la comarca, y por la imposibilidad de proporcionarse la escolta suficiente para protegerla. Agregó Mr. Whiting que estaban ya concluidos por duplicado varios mapas y planos, los cuales estaban á disposicion del Supremo Gobierno en Nueva York, y mostró el deseo de que el C. Presidente de la República ratificara y confirmara el reconocimiento practicado, declarando que la Compañía ha cumplido con los términos y condiciones de su concesion, y prorogando el plazo para concluir el reconocimiento

y planos desde Santa Cruz al Paso, por un año despues de que él haya declarado terminada la guerra, ó por el tiempo que le pareciere justo y conveniente.

Vd. contestó á Mr. Whiting que, careciendo de facultades para otra cosa, se limitaria vd. á someter su solicitud á la resolucion del Gobierno.

Este no puede hacer la declaracion expresada, porque ántes, por el contrario, debe hacer la de que la Compañía no ha cumplido con las obligaciones que contrajo.

Conforme al art. 26 del decreto de 15 de Abril de 1865, la Compañía debió dar inmediatamente una fianza de $ 30,000, los cuales pagaria como pena en caso de no cumplir con las obligaciones concernientes á los plazos estipulados, sin perjuicio de incurrir tambien en la caducidad de la concesion. La Compañía no dió esa fianza inmediatamente como estaba obligada á hacerlo, ni ha llegado á darla hasta la fecha.

En todo contrato para cuya validez se estipula que se ha de dar fianza, por el simple hecho de no darla, no llega á existir el contrato. Aplicando esta regla al estipulado con la Compañía, resulta que tal contrato no llegó á formalizarse ni existir por falta del requisito mencionado.

Pero aun cuando hubiera llegado á darse la fianza, y aun cuando por tal motivo el contrato hubiera llegado á tener existencia y validez, sobraria ahora motivo para declarar que ha caducado, por no haber cumplido la Compañía con otras obligaciones no ménos claras y terminantes que la ya examinada.

En el art. 2º del decreto de 15 de Abril de 1865, se expresó que, ántes de comenzar las obras del camino, se pediria y obtendria la aprobacion del Gobierno general respecto de los planos y proyectos que debieran formar los ingenieros de la Compañía, previo el reconocimiento del terreno, para el curso total del ferrocarril, su ancho y sistema de construccion. En el art. 3º se expresó que los concesionarios avisarian oportunamente al Gobierno cuándo debia de empezar el reconocimiento del terreno por donde habia de pasar el ferrocarril, para que aquel nombrara el comisionado ó comisionados que lo representasen en las operaciones que hubieran de practicarse; consignándose, además, que para

el deslinde de los terrenos baldíos que debieran cederse á la Compañía, intervendrian los peritos que nombrara el Gobierno, pagándose sus honorarios por aquella lo mismo que los de los comisionados antedichos. Y en el art. 21 se expresó que, en el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha del decreto, deberian estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marcaran la direccion del camino y sometidos á la aprobacion del Gobierno.

La infraccion de estas estipulaciones no puede ser más patente. El reconocimiento que se dice practicado por el agente ó ingenieros de la Compañía desde Guaymas hasta el pueblo de Santa Cruz, no se ha conformado á la obligacion contraida, puesto que hubiera debido practicarse en union del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombrara para que lo representasen en las operaciones respectivas. Por la falta de esos comisionados, que no pudieron nombrarse en razon de no haberse dado al Gobierno el aviso previo obligatorio de que iba á empezarse el reconocimiento del terreno, el caso es enteramente igual al de que tal reconocimiento no se hubiera practicado. Y como es ya enteramente imposible que estén hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, en el corto tiempo que falta para el 15 de Octubre, dia en que se cumplen los diez y ocho meses fijados en el art. 21 del decreto, no puede caber duda en que la Compañía no ha cumplido, ni puede cumplir ya, con esas obligaciones.

Este caso está literalmente previsto en la fraccion 3ª del art. 25 del decreto de 15 de Abril, expresándose allí que las concesiones otorgadas por el mismo decreto, caducarian por no cumplir, en lo relativo á la presentacion de los planos, con las obligaciones concernientes á los plazos fijados.

De nada sirve á la Compañía el certificado que presenta del ciudadano general Jesus García Morales, gobernador y comandante militar del Estado de Sonora. En ese documento se dice que lo desierto é inseguro del camino de ese Estado al de Chihuahua, por el rumbo que deben de llevar los ingenieros del ferrocarril, no permite viajar sin una

fuerza respetable, sino con grave riesgo de ser víctimas de los bárbaros. Hay que advertir en primer lugar respecto de tal certificado, que la fuerza ó escolta necesaria para viajar por el rumbo que debian llevar los ingenieros del ferrocarril, puede considerarse suficiente en el número de veinte ó veinticinco hombres, los cuales no podia dejar de proporcionarse la Compañía. Pero la consideracion principal es la de que, aun en el supuesto de que hubiese habido absoluta imposibilidad de viajar de Santa Cruz al Paso, nada tendria que ver tal circunstancia con la falta cometida de haber comenzado el reconocimiento del terreno de Guaymas á Santa Cruz, y de haberse tratado de continuarlo hasta el Paso, sin haberse dado al Gobierno general el previo aviso obligatorio para que pudiera nombrar sus comisionados.

Por no dejar, hasta en el nombre adoptado por la Compañía ha faltado á su obligacion, puesto que ha tomado el de «Compañía americana y mexicana,» siendo así que en el art. 23 del decreto está expresamente prevenido que la Compañía y todos los extranjeros que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro carácter, serán considerados en todo como mexicanos.

Por las fundadas consideraciones expuestas, el C. Presidente se ha servido declarar: que el contrato celebrado con la Compañía no llegó á tener existencia ni validez, por no haberse dado la fianza de $30,000, estipulada en el art. 26 del decreto de 15 de Abril de 1865; y que aun cuando hubiera llegado á darse tal fianza, habrian caducado las concesiones otorgadas, por no ser ya posible en el corto tiempo que falta para el 15 de Octubre, dia en que se cumplen los diez y ocho meses fijados en el art. 21 del mismo decreto, que estén hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno.

De suprema órden lo digo á vd. en contestacion á su citada nota de 12 de Junio, y para que se sirva trascribir oficialmente esta comunicacion á Mr. Whiting.

Independencia, Libertad y Reforma. Chihuahua, Agosto 6 de 1866. —*Iglesias.*—C. M. Romero, Ministro, etc., etc.—Washington.

Número 155.

Decreto de 27 de Agosto de 1866

y su reglamento para la formacion de una Compañía anónima para la construccion de ferrocarriles en Querétaro, Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí, Zacatecas, Nayarit, Jalisco, Michoacan y Matehuala.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido nuestro Consejo de Ministros, decretamos:

Art. 1º Se formará bajo la proteccion del Gobierno una Compañía anónima, denominada «Compañía Imperial Mexicana,» la que tiene por objeto construir y explotar ferrocarriles en los Departamentos de Querétaro, Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí, Zacatecas, Nayarit, Jalisco, Michoacan y Matehuala.

Art. 2º El capital social se fija por ahora en veinte millones de pesos, divididos en doscientas mil acciones de á cien pesos cada una, pudiéndose aumentar si fuere conveniente.

Art. 3º Para proporcionarse estos fondos, se establecen en los mencionados Departamentos las contribuciones siguientes:

I. Uno por ciento sobre el valor de la plata y el oro que produzca el Departamento.

II. Dos al millar anual sobre el valor de las fincas rústicas y urbanas del Departamento.

III. Uno por ciento sobre el valor de los efectos, tanto nacionales como extranjeros, que se introduzcan en el Departamento.

Art. 4º Las oficinas recaudadoras respectivas percibirán estos impuestos, entregarán su monto sin deduccion alguna á los tesoreros de

la Compañía, y darán á los causantes un documento ó boleta provisional para que las cambien por acciones de la Compañía.

La contribucion comenzará á causarse el dia 1º del próximo mes de Setiembre.

Art. 5º Los ferrocarriles que construya la Compañía, serán para traccion animal ó de vapor, segun convenga á la misma Compañía, gozando privilegio por treinta años para cada línea, contados desde el dia en que se aprueben los planos, y pudiendo establecer las vias férreas sobre los caminos comunes; ocupar gratis los terrenos nacionales; expropiar los de los particulares indemnizando á los dueños; erigir nuevas poblaciones con aprobacion del Gobierno, y usar para la navegacion los rios ó lagos que puedan aprovechar; quedando exceptuados de todo derecho nacional, municipal y de peajes, los wagones, locomotiva, carros de toda especie, arneses, herramientas, enseres y materiales de construccion que emplee por el término de diez años.

Art. 6º La Compañía queda en todo sujeta á las prevenciones de la ley general de ferrocarriles de 2 de Octubre de 1865, y á las que se dieren en lo sucesivo, en la parte que no pugnen con este decreto.

Art. 7º Nuestro Comisario imperial de la 3ª division, D. Luis Robles Pezuela, formará y presentará á nuestra aprobacion, por conducto de nuestro Ministro de Fomento, un reglamento que circunstanciadamente prescriba las atribuciones y facultades de la Junta directiva, los derechos de los accionistas y las obligaciones de la Compañía.

Dado en Chapultepec, á 27 de Agosto de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Gobernacion, encargado de Fomento.

Por el Emperador, el Ministro de Gobernacion, encargado de Fomento, *José Salazar Ilarregui.*

Anexo al número 155.

Reglamento conforme al artículo 7º

DEL ANTERIOR DECRETO.

Aprobamos el siguiente reglamento que nuestro Comisario imperial de la 3ª division ha formado, designando las atribuciones de la Junta directiva, los derechos de los accionistas y las obligaciones de la «Compañía Imperial Mexicana,» creada por nuestro decreto de 27 de Agosto del presente año.

Dado en Orizaba, á 2 de Noviembre de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.

Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Joaquin de Mier y Terán.*—México.

Reglamento á que se refiere el art. 7º del decreto de 27 de Agosto último, relativo á la formacion de una Compañía Imperial Mexicana de ferrocarriles del Interior.

ADMINISTRACION.

Art. 1º La Compañía Imperial Mexicana será administrada por una Junta directiva, compuesta de un presidente y cuatro vocales, de los que uno desempeñará el cargo de tesorero y otro el de secretario.

Art. 2º Por esta sola vez el nombramiento de la Junta directiva se hará por el Ministerio de Fomento, con aprobacion de S. M., y funcionará durante dos años.

Art. 3º Pasado este término la eleccion se hará por la Junta general de accionistas, citada por la directiva con la debida anticipacion.

Art. 4º Son facultades de la Junta directiva:

I. Representar á la Compañía y hacer á su nombre todos los contratos.

II. Nombrar y remover á los ingenieros y demas empleados, así como señalarles sus honorarios.

III. Resolver los asuntos y negocios de la Compañía, y cuando los crean graves, citar por los periódicos una Junta general, exponiendo claramente el objeto, para que los socios ausentes puedan dar su voto por escrito.

Los accionistas ausentes que no hagan esta manifestacion, se entenderá que votan con la mayoría absoluta de votos.

Art. 5º Son deberes de la Junta directiva:

I. Hacer que se cumpla fielmente con el decreto de fundacion, con este reglamento, con las disposiciones del Gobierno y con los acuerdos de la Junta general de accionistas, aprobados por el mismo Gobierno.

II. Formar por esta vez, y á más tardar en el término de dos meses, los Estatutos de la Compañía.

III. Rendir cada seis meses á la Junta general de accionistas, cuenta justificada de los ingresos y egresos que haya habido.

IV. Publicar cada tres meses un informe razonado sobre el movimiento de fondos, trabajos ejecutados y emprendidos, y demas asuntos que hayan ocurrido y sirvan para dar á los accionistas una idea clara del estado del negocio.

V. Citar á Junta general de accionistas al fin de cada año, así como á las demas Juntas generales que crea conveniente, ó cuando lo pidan más de tres mil acciones.

VI. Consultar al Ministerio de Fomento todo lo dudoso, así como tambien las reformas que la experiencia indique.

Para obtener la brevedad necesaria, todo lo administrativo será del cargo del presidente de la Junta, pudiendo firmar las órdenes y correspondencia con acuerdo de los vocales. En las faltas accidentales del presidente, lo sustituirá uno de los vocales que el mismo presidente designe.

OBLIGACIONES DE LA COMPAÑÍA.

Art. 6º Invertir cuanto se recaude de las contribuciones y accionistas voluntarios, en su objeto, sin distraerlo en extraños, siendo caso de responsabilidad personal ó pecuniaria, la falta de exacto cumplimiento á esta prescripcion.

Art. 7º Construir las líneas siguientes: de San Juan del Rio á Querétaro, Aguascalientes y Zacatecas.

De San Juan del Rio á San Luis Potosí.

De Irapuato á Pénjamo, la Piedad, Guadalajara y alguno de los puertos del Pacífico que sea más á propósito, segun lo indiquen los reconocimientos que se practiquen.

De Celaya por Acámbaro á Morelia.

Art. 8º De estas líneas principales se desprenderán los ramales que convenga establecer, pidiendo ántes la aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 9º La primera línea que se construirá, será de Querétaro por Celaya, Salamanca, Silao á Guanajuato y Leon, por estar ya hechos los reconocimientos, por la facilidad del terreno y por atravesar muchas poblaciones importantes.

Art. 10. Terminada esta línea, se hará el tramo de San Juan del Rio á Querétaro, y despues se consultará á la Junta general de accionistas las que deban seguirse.

Art. 11. Poner en explotacion los tramos á medida que vayan estando terminados.

DE LOS ACCIONISTAS.

Art. 12. Los accionistas, como socios de la Compañía, tienen todos los derechos que les son anexos, y pueden en consecuencia, ver las cuentas, pedir á la Direccion informes, hacer observaciones, así como tambien pedir la reunion de una Junta general, reuniendo para ello más de 3,000 acciones.

Art. 13. Las Juntas generales se reunirán en el lugar en que esté radicada la directiva, concurriendo á ella los socios que gusten, y votando los demas por escrito; cada accion se contará por un voto.

Art. 14. Los que quieran tomar voluntariamente acciones en esta Empresa, deberán exhibir su valor en cinco exhibiciones por semestres; contándose para ello el fin de Diciembre y el de Junio de cada año, para que haya regularidad; pero el que quiera dar toda la cantidad, es libre para hacerlo.

Art. 15. Desde el momento que un accionista voluntario pague la primera exhibicion, se le entregará un bono ó accion y entrará en la plenitud de los derechos como si hubiera pagado todo, relativamente á la facultad de votar, y demas prerogativas otorgadas á los accionistas, con excepcion de lo que se refiera á percepciones, que serán en todo caso en proporcion de las exhibiciones hechas.

Art. 16. Si al terminar los meses de Enero á Julio hubiere algunos accionistas voluntarios que no hubieren enterado sus correspondientes cuotas, por el mismo hecho perderán, á favor de los consocios, las exhibiciones hechas; y los accionistas contribuyentes que, pasados treinta dias, no hayan cambiado sus boletas provisionales por acciones, sin embargo de representar dichas boletas el valor de cien pesos, tambien perderán todo derecho en favor de sus consocios. Los treinta dias se contarán desde la fecha en que esté expedida la última boleta.

Art. 17. En 31 de Diciembre de 1868 se hará una liquidacion de las acciones existentes hasta entónces, y lo mismo se verificará cada fin de año.

Art. 18. Entre las acciones de cada año, se repartirá el producto de la explotacion del siguiente, esto es, á las acciones del año de 1868 les corresponde el producto del de 1869 y así sucesivamente.

Como el Gobierno toma esta empresa bajo su proteccion, irá poco á poco haciendo en su favor cuanto sea posible y las circunstancias vayan indicando.

México, Noviembre 2 de 1866.—El Ministro de Fomento, *Mier y Terán.*

Anexo al número 155.

Aprobamos el nombramiento de las personas que nuestro Ministro de Fomento nos propone, para que compongan la Junta directiva de la «Compañía Imperial Mexicana,» conforme al art. 2º del Reglamento á que se refiere el art. 7º del decreto de 27 de Agosto último, relativo á la construccion de ferrocarriles en los departamentos del Interior, cuyas personas y cargos que deben desempeñar, serán:

Sres. D. Luis Robles Pezuela, Presidente.

D. Francisco Castañeda, Tesorero.

D. Pantaleon Panes, Secretario.

D. Francisco Parckman, Vocal.

D. Cárlos Rubio, Vocal.

Dado en Orizaba, á 22 de Noviembre de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Joaquin de Mier y Terán.*

Número 156.

Decreto de 30 de Agosto de 1866

concediendo privilegio á D. Eusebio Soler para la construccion de un ferrocarril de San Luis Potosí al rio Támesi, pasando por Tula de Tamaulipas.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido nuestro Consejo de Ministros, decretamos:

Art. 1º Se concede privilegio exclusivo por cincuenta años al Sr. D. Eusebio Soler para la construccion y explotacion de un camino de fierro que, partiendo de San Luis Potosí y pasando por Tula de Tamaulipas, termine en el punto que sea navegable el rio Támesi.

Art. 2º El concesionario, en el término de un año, contado desde la fecha de este decreto, presentará á nuestro Ministro de Fomento, para su exámen y aprobacion, los planos, nivelaciones, trazos y presupuestos del camino, y en el mismo término acreditará que cuenta con el capital suficiente para llevar á cabo la obra.

Art. 3º Los puntos de partida y de llegada y las estaciones que deban establecerse, se designarán por el concesionario de acuerdo con las autoridades competentes.

Art. 4º El camino de fierro se dividirá en dos secciones distintas. La 1ª del Támesi á Tula para traccion animal, y la 2ª seccion de Tula á San Luis Potosí para locomotivas de vapor.

Art. 5º El Estado se obliga á ceder á la Empresa los terrenos nacionales que sean necesarios para el establecimiento de la via férrea y sus dependencias, sin indemnizacion alguna; pero esta gracia durará mién-

tras esté el camino en explotacion, recobrando el Estado su propiedad en caso contrario. En cuanto á los que pertenezcan á las Municipalidades, el Gobierno, por interes público, hará uso de su influencia para lograr que se haga abandono gratuito ó á poco precio.

Art. 6º El concesionario podrá expropiar las propiedades particulares por causa de utilidad pública, con sujecion á la ley de la materia, y limitándose á lo que realmente se necesite para la via y sus dependencias.

Art. 7º La via podrá establecerse sobre el camino carretero, y sus obras de arte, tomando una zona de cinco metros de ancho en uno de sus lados. El resto de la calzada quedará expedito para la circulacion ordinaria, sin que ésta pueda ser interrumpida ni embarazada por las obras del concesionario, quedando éste obligado á resarcir los daños que cause, á juicio de nuestro Ministro de Fomento.

El ancho del camino carretero no deberá ser ménos de siete metros. La via férrea quedará separada del camino carretero por un foso, necesario para el desecamiento de la via y para dejar correr las aguas. La dimension de este foso será determinada por los ingenieros del Gobierno, segun las circunstancias locales, á propuesta del concesionario; pero dejando siempre libre, cuando ménos los siete metros del camino carretero para la circulacion ordinaria.

Art. 8º El camino de hierro será de una sola via y tendrá las dobles vias necesarias. El número, la extension y colocacion de estas últimas, se determinarán por los ingenieros del Gobierno, á peticion del concesionario.

Art. 9º El ancho de la via férrea, entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro cuarenta y cinco centímetros.

La distancia entre las dos vias, en los lugares en que se establezcan, será á lo más de un metro ochenta centímetros, medida entre los bordes exteriores de los rieles de cada via.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser á lo ménos de un metro cincuenta centímetros en

las partes del terraplen, y de un metro en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes y en los subterráneos.

Art. 10. El peso de los rieles será de veintiocho kilógramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas para la explotacion por medio de animales, será de veinticinco metros.

El radio mínimum de las curvas para la explotacion con locomotivas, será de noventa metros.

La pendiente máximum de la via férrea para la explotacion por medio de animales, será de ocho por ciento.

La pendiente máximum de la via férrea para la explotacion con locomotivas, será de seis por ciento.

Art. 11. El concesionario queda obligado á conducir, sin estipendio alguno, la correspondencia pública, los empleados del Correo, los ingenieros del Estado en comision del servicio, todos los demas empleados del Gobierno, tropas, trenes, equipajes, municiones, etc.; en una palabra, todos los individuos que designe el mismo Gobierno como viajeros en su servicio, serán trasportados por un precio convencional que no exceda de la mitad del establecido por tarifa para el público.

Art. 12. Para indemnizar al concesionario de sus gastos y de las condiciones que se le imponen en el presente decreto, las cuales tiene obligacion expresa de llenar exactamente, el Gobierno le concede la autorizacion de percibir los precios de trasporte que en seguida se fijan:

VIAJEROS.

1ª clase, del punto navegable del rio Támesi á San Luis Potosí	6¼	cs. por kil.
2ª clase, del punto navegable del rio Támesi á San Luis Potosí	4	,, ,, ,,
1ª de San Luis Potosí al punto navegable del Támesi	4	,, ,, ,,
2ª ,, ,, ,, ,, ,, ,,	3	,, ,, ,,

MERCANCÍAS.

1 tonelada de 1,000 kil. del punto navegable del Támesi á San Luis Potosí..... 15 cs. por kil.
1 idem idem idem de San Luis Potosí al Támesi..... 10 ,, ,, ,,

Los niños de ménos de tres años de edad nada pagarán, con tal que sean llevados en brazos: los de tres á siete años pagarán la mitad de la tarifa.

Ningun viajero pagará cosa alguna por la conduccion de su equipaje, si éste no pesare más de treinta kilógramos.

Art. 13. Si los productos de la línea llegasen en un quinquenio á una utilidad líquida mayor del quince por ciento al año, despues de cubiertos todos los gastos ordinarios, incluso el diez por ciento del fondo de reserva, la Compañía se somete á que el Gobierno haga una baja moderada en la tarifa, sin que ella sea notoriamente gravosa á la negociacion. Esta modificacion se efectuará de acuerdo con la asamblea general de accionistas.

Art. 14. Los trabajos de construccion de la via férrea comenzarán precisamente dentro de los cinco meses contados desde el dia en que se aprueben los planos, y deberán estar concluidos, y puesto en circulacion todo el camino, en el período de seis años, contados desde el expresado dia.

Art. 15. Por la falta de cumplimiento al plazo que fija el art. 2º, caducará el privilegio; y la falta de cumplimiento á cualquiera de los plazos que determina el art. 15, además de causar la caducidad del privilegio, sujetará al concesionario á perder quince mil pesos que se le imponen á título de multa, cuya cantidad garantizará con la correspondiente fianza á satisfaccion de nuestro Ministro de Fomento, dentro del improrogable término de un mes, contado desde el dia en que espire el año que por el citado art. 2º se le concede para la presentacion de los planos y demas estudios de la via, siendo condicion que si la fianza no queda extendida y entregada á nuestro Ministro de Fomento en el mes

señalado, por el mismo hecho caducará el privilegio, sean cuales fueren las excusas ó excepciones que se alegaren.

Art. 16. Se autoriza á la Empresa para que pueda poner en el rio Támesi los vapores ó embarcaciones bastantes al servicio público, pero sin impedir el libre tránsito de otras de distintos dueños ó del Gobierno.

Art. 17. Nuestro Ministro de Hacienda, de acuerdo con el de Fomento, dará un reglamento especial determinando la manera con que los buques y mercancías puedan transitar por el rio Támesi.

Art. 18. El concesionario se obliga á cumplir religiosamente con todas y cada una de las cláusulas y condiciones estipuladas en el presente contrato, sujetándose á la ley de 2 de Octubre de 1865, relativa á caminos de fierro, así como tambien acatará las leyes dadas ó que se dieren en lo sucesivo, siempre que ellas no pugnen con lo estipulado en el mismo contrato.

Art. 19. El concesionario, las empresas que forme, y todos los que de algun modo dependan de él, sea cual fuere su nacionalidad, serán considerados como mexicanos en todo lo concerniente á las obligaciones, servicios y gravámenes que en cualquier manera puedan afectar su propiedad.

Art. 20. El presente privilegio y autorizacion no podrán cederse, traspasarse, ni en manera alguna enajenarse sin previa aquiescencia del Gobierno.

Art. 21. El Gobierno Imperial se compromete á que tanto él como todas las autoridades y funcionarios, en el círculo de sus atribuciones, impartan á la Compañía la más eficaz proteccion para el cumplimiento de lo pactado en el presente contrato.

Dado en México, á 30 de Agosto de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Gobernacion, encargado de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Gobernacion, encargado de Fomento, *José Salazar Ilarregui.*

Número 157.

Advertencia de 10 de Octubre de 1866

para que todas las acciones de toda negociacion ó empresa se extiendan en papel sellado.

Tribunal de Comercio de México.—México, Octubre 10 de 1866.—Cumpliendo con lo acordado por este Tribunal, á fin de que los señores comerciantes de esta plaza no incurran en las penas establecidas por la ley de 4 de Agosto de 1860, cuyo cumplimiento se mandó recordar en circular de 5 de Julio de 1861, se insertan á continuacion los artículos 1º, 4º, 5º y 6º de la citada ley:

«Art. 1º Los bonos y documentos que bajo cualquiera forma se expidan para justificar la propiedad de las acciones de toda negociacion ó empresa que se haga por compañía para la explotacion de minas, apertura de caminos ó cualquiera otra empresa hecha por sociedad, y que para ellas no se tire una escritura pública especial para cada accion, se extenderán en el papel de segunda clase ó de actuaciones, á que se refiere el art. 14 de la ley de 14 de Febrero de 1856, conforme á las reglas siguientes:

«I. Se usará del sello primero, «con valor de ocho pesos,» en aquellos bonos ó documentos cuyo importe represente un capital desde cuatro mil pesos en adelante.

«II. Se usará del sello segundo, «con valor de cuatro pesos,» en aquellos que representen un valor desde un mil pesos y que no llegue á cuatro mil.

«III. Se usará del sello tercero, «con valor de cuatro reales,» en los que representen un valor desde cien pesos y que no llegue á mil.

«Art. 4º Se usará del sello tercero de la quinta clase ó de facturas, cuentas y recibos á que se refiere el art. 33 de la citada ley, «con valor de seis granos,» en todos los conocimientos que para el trasporte de mercancías, equipajes, plata ú oro pasta y acuñada, y en general toda especie de carga, expiden los capitanes ó consignatarios de los buques de altura y cabotaje, y los dueños de carros ó recuas, ya los expidan por sí ó por medio de corredores.

«Art. 5º La falta del uso del papel sellado correspondiente, en los casos que previene el artículo 1º de este decreto, se castigará con una multa de cinco por ciento que pagarán cada una de las personas que hubieren firmado en él y las que lo hubieren admitido. Dichos documentos no podrán hacer fe en juicio, mas se considerarán revalidados con sólo acreditar el pago de las multas causadas segun el presente decreto, que serán impuestas, distribuidas y cobradas conforme á las reglas establecidas en la ley general de papel sellado.

«Art. 6º Igual pena tendrán los que dejen de hacer uso de papel sellado en los casos que previene el art. 4º, con la diferencla de que para el cobro de la multa, se avaluarán las mercancías á que se refieren los conocimientos, y sobre el avalúo se exigirá el cinco por ciento á cada una de las personas que hayan tenido parte en la infraccion, ya por haber producido el conocimiento, ya por admision que se haya hecho de él; conformándose en todo á las reglas establecidas en la ley de 14 de Febrero de 1856.»

El Secretario del Tribunal, *Luis Rodriguez y Palacio.*

Número 158.

Decreto de 10 de Octubre de 1866

y Estatutos de la Compañía para la construccion de un ferrocarril de México á Tacuba.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido nuestro Ministro de Fomento, decretamos:

Art. 1º Se concede permiso á los Sres. D. Cárlos Robles, D. Bruno de Ondovilla, Lic. D. Manuel Cordero y D. Vicente Ortigosa, para que construyan y exploten, durante cincuenta años, un camino de fierro, por traccion animal ó de vapor, desde México á Tacuba.

Art. 2º Se autoriza igualmente á dichos señores para que constituyan una Compañía anónima bajo las bases que expresan los Estatutos que nos han presentado y hemos aprobado.

Art. 3º El punto de partida en México, será por ahora la plazuela de Buenavista, pero podrá adoptarse otro más central siempre que así lo soliciten los concesionarios y no se opongan á ello los derechos adquiridos por otras concesiones.

Art. 4º El Gobierno aprueba el convenio celebrado en 27 de Agosto próximo pasado, entre los Sres. Robles y Ondovilla, y los Sres. Binel y Sauvage, concesionarios de los ferrocarriles de México á Cuautitlan y de México á Toluca, por el cual los Sres. Binel y Sauvage cedieron á los Sres. Robles y Ondovilla los derechos que les fueron conferidos, relativos al tramo de México á Tacuba en sus respectivas concesiones.

Art. 5º Supuesto el convenio á que se refiere el artículo anterior, las

concesiones hechas á favor de los Sres. Binel y Sauvage quedan reducidas, por lo que á éstos toca, en todo lo que representa el camino de México á Tacuba, quedando vigentes en lo demas las obligaciones y derechos que se derivan de las citadas concesiones.

Por tanto, los concesionarios Binel y Sauvage están obligados á empalmar las líneas de Tacuba á Cuautitlan y de Tacuba á Toluca, con la de México á Tacuba, que es objeto de la presente concesion.

Art. 6º El Estado garantiza á los señores concesionarios Robles, Ondovilla, Cordero y Ortigosa, y á los demas socios que constituyan la Compañía anónima de que trata el art. 2º:

I. Que no construirá por sí, ni permitirá á otra persona ó Compañía el establecimiento de otra via férrea entre México y Tacuba, durante el tiempo fijado para esta concesion.

II. Que, durante el mismo tiempo, no construirá por sí, ni permitirá á otra persona ó Compañía la construccion de ferrocarriles entre México y Cuautitlan ó sus inmediaciones, ni entre México y Toluca ó sus inmediaciones, si no es con la precisa condicion de que dichos caminos hayan de empalmarse en Tacuba con el de la actual concesion.

Toda autorizacion que el Gobierno otorgue en lo sucesivo para la construccion de ferrocarriles destinados á enlazar á México con el Interior, ya sea en la direccion de Cuautitlan ó sus inmediaciones, ó en la de Toluca ó sus inmediaciones, expresará esta condicion; pero aun cuando se omitiese, siempre se tendrá por expresada en los decretos de concesion.

Art. 7º En el ferrocarril de que se trata se considerarán dos aprovechamientos: el de peaje, que consiste en la retribucion que ha de hacerse á la Empresa concesionaria por el uso del ferrocarril, y el de trasporte, que consiste en el tanto de conduccion por persona ó efectos. El monto de cada uno se fija en la mitad del precio de las tarifas de cargas y pasajeros.

Art. 8º Las Empresas de los ferrocarriles que en virtud de los arts. 5º y 6º estén empalmados con el de la presente concesion, podrán servirse de éste para trasportar hasta la capital sus pasajeros y mercancías,

haciendo uso de sus propios medios de conduccion, bajo las bases siguientes:

I. Pagando á la Compañía del ferrocarril de México á Tacuba el aprovechamiento de peaje que le corresponde por el uso del camino; es decir, la mitad del precio señalado para las tarifas.

II. Arreglando con dicha Compañía las horas de salida y llegada de los trenes.

III. Sujetándose á lo que los reglamentos de la misma dispongan, en lo relativo á la policía del camino, servicio de los empleados, almacenaje, y carga y descarga de mercancías.

Art. 9º Las tarifas de cargas y pasajeros se arreglarán de comun acuerdo entre el Gobierno y la Compañía. Estas se calcularán de manera que produzcan á los accionistas un interes mínimum repartible de 12 por 100 anual.

Art. 10. Las tarifas convenidas regirán durante períodos de cinco años, y sólo podrán modificarse, en el intermedio de estos períodos, en el caso de que no produzcan á los accionistas la utilidad que señala el artículo anterior.

Art. 11. La Empresa puede establecer la via férrea sobre las calles, desde la estacion de México hasta la garita, y sobre la carretera desde la garita hasta Tacuba, sin remuneracion alguna. Los demas terrenos que necesite para almacenes, estaciones ú otras dependencias del camino, le serán entregados, tambien sin remuneracion alguna si fueren de propiedad nacional; pero si pertenecen á municipalidades ó á particulares, su valor será estimado á juicio de peritos segun las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública.

El valor fijado de esta manera, podrá ser satisfecho, ya en acciones, ya en dinero, á voluntad de la Compañía, cuando se trate de propiedades pertenecientes á municipalidades.

Art. 12. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, oficinas, talleres, estaciones,

leña ó carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, serán libres, por el término de diez años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, peajes é impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuestos ni contribuciones durante el espacio de diez años, contados desde la puesta en explotacion de cada uno de los tramos de la línea, segun se vayan concluyendo.

Art. 13. La cantidad de dinero que por las exenciones concedidas en el artículo anterior puede exportar la Compañía, libre de derechos, nunca excederá del valor que, segun los presupuestos que se presentarán al Gobierno, tuvieren los efectos que deban traerse del extranjero. Dichos presupuestos se presentarán al Gobierno ántes de que se pretenda verificar el embarque de los fondos.

Art. 14. La Compañía podrá poner doble via en los tramos en que, á su juicio, lo exija el servicio público.

Art. 15. Los empresarios dejarán precisamente siete metros de latitud libres para el tránsito ordinario por la carretera, separando ésta de la via férrea por una zanja ó barrera de madera, tierra ú otro material conveniente, bastante segura y adecuada al objeto.

Los árboles que á consecuencia de esta disposicion fuese indispensable tirar, serán repuestos por la misma Empresa en el lugar conveniente.

Art. 16. Los empresarios harán por su cuenta, sin cargo alguno al tesoro municipal, no sólo las obras indispensables para el establecimiento y explotacion de la via férrea, sino tambien las necesarias para conservar el descenso actual de las aguas pluviales.

Art. 17. La conservacion de la parte del empedrado comprendido entre los rieles y un metro más á cada lado de la via, es exclusivamente de cuenta de la Empresa, la cual hará las reparaciones conducentes.

Art. 18. Los empresarios quedan obligados á comenzar los trabajos de construccion dentro de ocho meses, y á concluir el camino en el término de dos años, ambos plazos contados desde esta fecha.

La falta de cumplimiento á lo estipulado en el párrafo anterior, causará la caducidad de esta concesion en cuanto á la parte del camino

que esté por construirse, y una multa de 500 pesos que pagarán los concesionarios, en proporcion á su representacion libre que expresan los Estatutos, luego que sean requeridos al efecto.

Art. 19. Al espirar el término de cincuenta años, fijado por esta concesion, el Gobierno reemplazará á la Empresa en todos los derechos de propiedad del camino y sus dependencias; pero se concede desde ahora autorizacion á la Compañía para que continúe administrándolo durante otros cincuenta años, bajo las bases siguientes:

1ª Los productos líquidos que produzca la explotacion del camino se repartirán por mitad entre el Gobierno y la Compañía.

2ª Los gastos de administracion y conservacion del camino y sus dependencias, así como los de reposicion y conservacion del material de conduccion, se harán igualmente por mitad entre el Gobierno y la Compañía.

Art. 20. En caso de que más adelante el Gobierno modifique la legislacion actual sobre ferrocarriles en el sentido de que puedan otorgarse concesiones hasta por 99 años, el término de 50 concedido á la Empresa se convertirá por ese sólo hecho en el de 99; y entónces, á la espiracion de este término, el Gobierno no sólo reemplazará á la Compañía en todos los derechos de propiedad sobre el ferrocarril y sus dependencias, sino tambien entrando inmediatamente en el goce de sus rendimientos.

Art. 21. Supuesto el caso previsto en el artículo anterior, la Compañía, durante los tres últimos años de la concesion, depositará en poder del Gobierno la mitad de sus utilidades líquidas, como garantía de que entregará al mismo, en buen estado de servicio, tanto el camino y sus dependencias como el material de conduccion.

Art. 22. La Compañía queda obligada á trasportar, sin estipendio alguno, la correspondencia pública, los empleados del correo y los ingenieros del Estado en comision del servicio. Los demas empleados del Gobierno, tambien en servicio, tropas, trenes, equipajes y municiones, serán trasportados por un precio convenido, que no exceda de la mitad de la tarifa del público.

Art. 23. Los empresarios quedan sujetos á lo que dispone la ley general de ferrocarriles, y no se oponga al presente decreto. En los mismos términos se sujetarán á las disposiciones reglamentarias que el Gobierno tenga á bien expedir en lo sucesivo.

Dado en el Alcázar de Chapultepec, á 10 de Octubre de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.

Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Joaquin de Mier y Terán.*

Anexo al número 158.

ESTATUTOS PARA EL RÉGIMEN Y GOBIERNO

de la Sociedad anónima titulada "Compañía del ferrocarril de México á Tacuba," á que se refiere el artículo 2º del decreto anterior.

CAPÍTULO I.

CONSTITUCION DE LA SOCIEDAD, SU OBJETO, DENOMINACION Y DURACION.

Art. 1º Los Sres. D. Cárlos Robles, D. Bruno de Ondovilla, Lic. D. Manuel Cordero y D. Vicente Ortigosa, en su nombre y en el de los señores que en lo sucesivo fuesen accionistas, constituyen y forman una Sociedad anónima, cuyos Estatutos son los presentes.

Art. 2º La Sociedad se denominará «Compañía del ferrocarril de México á Tacuba,» y tiene por objeto construir y explotar el de México á Tacuba, por traccion animal ó de vapor, conforme al plano y perfiles que apruebe el Gobierno.

Art. 3º Su domicilio será en la capital y su duracion la de 50 años, á contar desde el dia de su constitucion definitiva.

Art. 4º Su capital social será por ahora de 150,000 pesos, á reserva de irlo aumentando hasta 300,000, segun fuere necesario ó conveniente.

Art. 5º Dicho capital se formará por acciones de á 200 pesos cada una; los títulos serán negociables y trasmisibles por todos los medios legales; pero la traslacion no producirá efecto alguno para la Sociedad miéntras no se registre en el libro que se llevará al efecto.

Art. 6º El pago de las acciones se hará en la forma siguiente: un 20

por 100 al comenzar los trabajos, un 10 por 100 al mes de haber comenzado éstos, y las subsecuentes exhibiciones, de á 10 por 100 cada una, cuando lo disponga el Consejo de Administracion.

Art. 7º Cada accionista recibirá un título provisional, en el que se anotarán las exhibiciones que haya enterado, y que se le cambiará por las acciones que le correspondan al hacer el último pago. Dichas exhibiciones ganarán un interes de 6 por 100 anual, desde el dia de su entero hasta el en que tenga lugar el primer reparto de utilidades.

Art. 8º En el caso de que algun socio faltase al abono de sus cuotas, despues de requerido por tres veces con intervalo de diez dias, se procederá á la enajenacion de sus acciones por medio de corredores de comercio. Si el precio de la venta fuese mayor que el adeudo del accionista, se entregará á éste el exceso, deduciendo de él los gastos de corretaje y el importe de los intereses vencidos; y si no fuese posible verificar la venta en términos favorables á la Compañía, ésta dará por separado al socio, con pérdida de lo que hubiere exhibido á favor de los fondos sociales.

Art. 9º De las utilidades anuales se separará el 4 por 100, á fin de formar un fondo de reserva hasta completar el 12 por 100 del capital social.

Art. 10. Cada accion es indivisible: la Compañía no reconoce más que un título por cada accion.

Art. 11. Todo accionista, por el hecho de haber satisfecho sus exhibiciones, adquiere un derecho directo de propiedad sobre el camino, por el valor que representan sus acciones, así como tambien gozará del derecho de que se le manifiesten las cuentas de la Empresa y se le hagan las explicaciones que solicite, para aclarar las dudas que le ocurran.

Art. 12. Las acciones confieren á sus dueños igual participacion en las ganancias y pérdidas de la Sociedad.

Art. 13. Los presentes Estatutos son obligatorios para toda accion, en cualquiera mano en que se encuentre.

Art. 14. El haber total de la Sociedad, incluso el fondo de reserva, responde de todas las obligaciones contraidas por la misma.

Art. 15. Los socios fundadores que expresa el art. 1º, el Sr. D. Scipion Sauvage, concesionario del ferrocarril de México á Toluca, y el Sr. D. Luis Binel, concesionario del de México á Cuautitlan, tendrán, en remuneracion de sus agencias y cesiones de derechos, segun convenio que han celebrado, una representacion de acciones libres, calculada sobre el capital que efectivamente se invierta en material, construccion del ferrocarril y cualquiera otro gasto que éste origine, hasta ponerse en estado de explotacion en los términos siguientes:

El Sr. Robles.....	4 por ciento.
,, ,, Ondovilla.....	4 ,, ,,
,, ,, Cordero.....	2 ,, ,,
,, ,, Ortigosa.....	2 ,, ,,
,, ,, Sauvage.....	9 ,, ,,
,, ,, Binel.....	9 ,, ,,
	30 por ciento.

Art. 16. Las representaciones libres de que trata el artículo anterior, se emitirán en acciones de á 200 pesos, lo mismo que las no libres, adoptando para unas y otras, numeraciones de órden que las distingan.

Art. 17. De las utilidades anuales se separará la quinta parte, que se aplicará á la amortizacion de las acciones libres, en la forma siguiente: 1º El precio tipo de las acciones para su amortizacion, será invariablemente el de emision, es decir, de 200 pesos cada una. 2º La designacion de las acciones que deban amortizarse cada año, se hará por riguroso sorteo.

Art. 18. Las cuatro quintas partes restantes de las utilidades, se repartirán á prorata y sin preferencia alguna, entre las acciones libres y las no libres.

Art. 19. A las acciones libres que se amorticen en virtud de la liquidacion de un año social, se les abonarán las utilidades que les correspondan hasta fin del mismo.

CAPÍTULO II.

DE LA ADMINISTRACION Y GOBIERNO DE LA COMPAÑÍA.

Art. 20. La administracion y gobierno de la Compañía se ejercerá por

1º La Junta general de accionistas.

2º Un Consejo de administracion.

3º Un Director.

CAPÍTULO III.

DE LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS.

Art. 21. La Junta general constituida legalmente, representa á la totalidad de accionistas.

Art. 22. Se compondrá de los accionistas que á lo ménos posean ó representen cinco acciones, que depositarán en la Caja de la Sociedad ocho dias ántes de la reunion de la Junta.

Para acreditar el dia y hora en que se ha hecho el depósito, se expedirá un resguardo nominal.

Art. 23. El derecho de asistencia no puede delegarse sino en otro accionista que lo tenga por derecho propio. Esta delegacion se hará por medio de un mandato especial escrito, que habrá de presentarse en la Administracion ocho dias ántes de celebrarse la Junta general.

Las mujeres casadas, los menores, las corporaciones, compañías y establecimientos públicos, podrán hacerse representar por sus maridos, tutores, curadores y administradores respectivos que acrediten su legitimidad.

Art. 24. La Junta general de accionistas se reunirá en sesion ordinaria tan luego como el Gobierno apruebe estos Estatutos, y en lo sucesivo todos los años el dia 1º de Diciembre; habrá además reunion ó Junta extraordinaria siempre que la juzgue necesaria y la convoque el Consejo de Administracion.

Art. 25. Las convocatorias se anunciarán á lo ménos dos meses ántes de la reunion, por avisos que se insertarán en dos periódicos de la capital, designando el dia, hora y lugar.

Art. 26. La Junta general ordinaria quedará legítimamente constituida, siempre que los individuos presentes representen la mitad de las acciones de la Empresa. Para las extraordinarias podrá restringirse el término de la convocatoria á quince dias; y para quedar constituida la Junta, bastará que estén representadas la tercera parte de las acciones.

Art. 27. Si no tuviere efecto la Junta el dia señalado, por falta de asistencia, se citará de nuevo con ocho dias de anticipacion, y quedará constituida con los socios que concurran, sea cual fuese su número y el capital que representen, lo cual se recordará en el anuncio.

Art. 28. Son atribuciones de la Junta:

1ª Elegir los miembros del Consejo de Administracion, eligiéndolos entre los accionistas que reunan los requisitos necesarios, segun los presentes Estatutos.

2ª Elegir una Comision de su seno, compuesta de tres accionistas que no sean del Consejo de Administracion, la cual examinará las cuentas y balance anual que presentará al Consejo.

3ª Aprobar y desaprobar dichas cuentas y balance, con vista de la censura hecha por la indicada Comision.

4ª Deliberar sobre la Memoria expresiva de la situacion de los negocios sociales que debe presentarle anualmente el Consejo de Administracion.

5ª Deliberar sobre las proposiciones que se presenten por el Consejo, respecto al aumento del capital social, á las modificaciones que crea útil introducir en los Estatutos, y á la disolucion de la Compañia ántes de espirar el término de su duracion legal.

6ª Acordar en cada año, con presencia del balance general y conforme á los Estatutos, los dividendos de beneficio repartibles.

Art. 29. Los acuerdos de la Junta general se tomarán por mayoría absoluta de votos presentes. Cada cinco acciones dan derecho á un voto,

y los que tengan de veinticinco en adelante tendrán derecho á cinco votos, que será el máximo de los que puedan corresponder á un accionista, cualquiera que sea la cantidad de acciones que posea ó represente.

Art. 30. Las votaciones de la Junta para la eleccion de personas se harán por escrutinio secreto: en cualquier otro género de resoluciones la votacion será pública.

Art. 31. El Presidente del Consejo de Administracion lo será tambien de la Junta general de accionistas, firmando las actas de ésta con el Secretario del Consejo, quien estará encargado de redactarlas.

CAPÍTULO IV.

DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION.

Art. 32. El Consejo de Administracion se compondrá de ocho individuos nombrados por la Junta general de accionistas, de entre los que posean diez acciones ántes de obtener el nombramiento. Será Presidente del mismo el miembro primer nombrado de los más antiguos, y conservará este carácter durante el tiempo que ejerza las funciones de Consejero.

Si no hubiere en la capital socios que tengan las calidades exigidas para ser miembros del Consejo, se hará la eleccion entre los residentes que tengan más representacion en la Compañía.

Art. 33. El primer Consejo de Administracion se compondrá de los socios fundadores, quienes se reputarán nombrados por el órden en que se designan en el art. 1º, y además, de los cuatro accionistas que elija la primera Junta general.

La duracion de este Consejo será de cuatro años.

Art. 34. A la terminacion de dichos cuatro años, el Consejo de Administracion principiará á renovarse por cuartas partes, haciendo la Junta general los respectivos nombramientos para reemplazar á los individuos salientes.

Art. 35. La designacion de los que deban salir se hará por suerte en cada uno de los años sucesivos, sorteándose siempre al efecto los que existen de los que al principio se nombraron.

Art. 36. Cuando se haya verificado la renovacion total de estos últimos, saldrán en cada año los dos más antiguos.

Art. 37. El cargo de Consejero durará cuatro años. Los Consejeros salientes pueden ser reelegidos. Este cargo es renunciable en todo tiempo.

Art. 38. Cada individuo del Consejo de Administracion, dentro de los ocho dias siguientes al de su nombramiento, deberá depositar en la Caja social diez acciones, que quedarán inenajenables todo el tiempo de su administracion.

Art. 39. Corresponde al Consejo de Administracion:

1º Nombrar de su propio seno al Director.

Señalar la remuneracion de este funcionario.

Tambien podrá suspenderlo ó separarlo por justas causas; pero para esto se necesita el voto unánime de cinco Consejeros.

2º Nombrar, remover y asignar sueldos al Secretario, Ingeniero, Cajero y Jefe de Contabilidad.

3º Acordar los pagos y cobros.

4º Inspeccionar, cuando lo crea conveniente, la Caja y libros de cuentas de la Compañía.

5º Deliberar y resolver acerca de la asignacion de sueldos de los empleados subalternos, conforme á las propuestas que haga el Director.

6º Aprobar y modificar los reglamentos interiores de cada uno de los ramos de la Administracion que el Director le proponga.

7º Formar las tarifas generales de cargas y pasajeros, y disponer las modificaciones que exijan los intereses de la Compañía.

8º Proponer á la Junta general los repartos de utilidades en acciones ó en efectivo, conforme al estado y circunstancias de la Empresa.

9º Presentar en la Junta general de accionistas, que debe tenerse cada año social, una Memoria en que, dando cuenta de las operaciones del año vencido, exprese los productos y gastos, y forme el presupues-

to de ingresos y gastos del entrante, manifestando todo lo demas que crea oportuno y conveniente á la Empresa.

10º Acordar, á propuesta de tres Consejeros, cuando ménos, la convocacion de la Junta general de accionistas.

11º Vigilar sobre la observancia de los Estatutos, órdenes y acuerdos vigentes, en todas las oficinas y dependencias de la Empresa.

12º Formar y elevar á la aprobacion del Gobierno, los reglamentos especiales que pueda exigir el desarrollo de la Sociedad, previa aprobacion de la Junta general de accionistas.

13º Disponer anualmente las épocas en que deberá verificarse la reparticion de las utilidades entre los accionistas.

14º El Consejo queda de hecho autorizado para tomar las medidas necesarias á la ejecucion de los acuerdos de la Junta general de accionistas.

Art. 40. El Consejo se reunirá una vez á la semana, y además cuantas veces lo exija el interes de la Sociedad. Los acuerdos serán por mayoría absoluta, y en caso de empate decidirá el voto del presidente. Para que haya acuerdo es necesario la concurrencia de cinco individuos, ó el voto unánime de cuatro. Todo individuo del Consejo puede pedir, y será obligatorio, el aplazamiento de cualquiera cuestion, hasta que se consulte sobre ella á los ausentes.

Art. 41. Los acuerdos del Consejo constarán en actas firmadas por todos los individuos que asistan á la Junta. En el libro de actas se hará constar la opinion de la minoría y sus fundamentos, si así lo exigiere.

Art. 42. Basta que el Consejo disponga la separacion de cualquiera de los empleados subalternos, para que al punto sea ejecutada por el Director, sin que el destituido ni los demas empleados puedan inquirir las razones en que se funda la medida, ni hacer reclamacion de ninguna especie.

Art. 43. El Consejo tendrá, á título de gratificacion, el 7 por 100 de las utilidades repartibles. La suma á que ascienda esta asignacion se distribuirá á cada consejero en proporcion al número de sesiones á que hubiere concurrido.

Art. 44. Los individuos del Consejo de Administracion no comprometen sus bienes propios por las obligaciones que contraigan á nombre y por cuenta de la Sociedad en ejercicio de sus funciones, dentro de los límites que se marcan en estos Estatutos. Son, sin embargo, responsables para con la misma Sociedad, de sus acuerdos y actos, cuando por haberse excedido de los límites de su mandato se hubiese causado perjuicio.

Art. 45. En caso de defuncion, renuncia ó impedimento permanente de tres individuos del Consejo, éste convocará inmediatamente Junta general, á fin de elegir los individuos necesarios. Las funciones de estos últimos no durarán más tiempo que el que debia durar el de los consejeros á quienes reemplacen.

Entretanto se reune la Junta general, los del Consejo que sigan en sus cargos, continuarán desempeñando los negocios corrientes de la Sociedad.

CAPÍTULO V.

DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO.

Art. 46. Son atribuciones del Presidente del Consejo:

1ª Suscribir con el secretario, cajero y jefe de la contabilidad, las acciones de la Compañía.

2ª Suscribir con el secretario los asientos que se hagan en los libros de inscripcion y trasmision de acciones.

3ª Certificar al final de todos los libros de la Compañía, el número de folios de que se compongan, y rubricar sus páginas.

4ª Inspeccionar el camino y sus dependencias cada vez que lo estime oportuno.

5ª Convocar y presidir las Juntas del Consejo y la general de accionistas.

Art. 47. Cuando el Presidente no pueda ejercer su encargo, lo reemplazarán los miembros del Consejo de Administracion, segun el órden de su nombramiento y antigüedad.

Art. 48. Sus principales obligaciones son:

1ª Asistir á todas las sesiones del Consejo y de la general de accionistas.

2ª Redactar la Memoria que al fin de cada año social debe presentar el Consejo, anticipando este trabajo lo suficiente para que pueda examinarse y discutirse en aquel.

CAPÍTULO VI.

DEL DIRECTOR.

Art. 49. El miembro del Consejo que sea elegido Director, deberá depositar en la caja de la Sociedad, ántes de empezar á ejercer sus funciones, cinco acciones que serán inenajenables desde el momento en que el elegido tome posesion de su cargo, hasta que por la primera Junta general que se celebre despues de su salida, sean aprobadas las cuentas de su gestion.

Art. 50. Corresponde al Director:

1º Asistir á las sesiones del Consejo con voz y voto.

2º Dirigir todas las operaciones del establecimiento y dar órdenes é instrucciones á todos los empleados del mismo que hayan de concurrir á su ejecucion.

3º Celebrar todas las contratas y negociaciones que haga la Compañía, con arreglo á sus Estatutos y dentro de los límites que el Consejo le señale.

4º Autorizar con su firma todos los actos administrativos y las obligaciones y documentos que expida la Sociedad.

5º Ejecutar los acuerdos del Consejo de Administracion.

6º Representar á la Sociedad en todas las oficinas, juzgados y tribunales, salvos los casos en que el Consejo designe otra persona para que la represente.

7º Llevar la correspondencia en lo respectivo á su administracion,

con toda especie de autoridades, funcionarios públicos, corporaciones y particulares.

8º Proponer al Consejo de Administracion todo aquello que le sugiera su celo para el progreso y aumento de los negocios de la Sociedad.

9º Nombrar los empleados cuya eleccion no corresponda al Consejo de Administracion; vigilar la conducta de todos; destituir á los que puede elegir, y proponer al Consejo la destitucion de aquellos que sólo éste puede nombrar.

10º Proponer á la aprobacion del Consejo los reglamentos de las oficinas que le parezcan necesarios.

Art. 51. En caso de ausencia, enfermedad ú otro impedimento del Director, el Consejo de Administracion delegará provisionalmente sus funciones en uno de sus miembros, ó en otro empleado de la Compañía.

CAPÍTULO VII.

DISPOSICIONES GENERALES.

Art. 52. Todo dividendo no cobrado dentro de los cinco años siguientes á su liquidacion, queda á favor de la Sociedad.

Art. 53. Si los beneficios líquidos de la Sociedad en un año no fuesen suficientes para dar á los accionistas un interes ó dividendo de 6 por 100, se suplirá lo necesario al intento del fondo de reserva.

Art. 54. Si el mencionado fondo de reserva bajase de la cantidad indicada en el art. 9º, el Consejo de Administracion destinará á cubrir el déficit las cantidades necesarias, despues de haber repartido el 6 por 100 á los accionistas.

Art. 55. En el caso de pérdida del fondo de reserva, más la mitad del capital social, podrá verificarse la disolucion de la Sociedad ántes de que espire el plazo fijado para su duracion. El acuerdo de la Junta general en este caso, no es válido si no hay mayoría de dos terceras partes de votos que representen la mitad de las acciones.

CAPÍTULO VIII.

LIQUIDACION.

Art. 56. Acordada que esté la disolucion de la Sociedad, la Junta general determinará el modo de liquidarla, nombrando uno ó varios liquidadores, y fijará la extension de sus poderes y emolumentos.

Durante el curso de la liquidacion, los derechos y poderes de la Junta general subsisten como durante la existencia de la Sociedad, para todo lo concerniente á la liquidacion.

CAPÍTULO IX.

DIFERENCIAS.

Art. 57. Siempre que se suscitare alguna diferencia entre dos ó más accionistas, ó entre alguno ó algunos de éstos y el cuerpo de la Compañía, sobre puntos concernientes al negocio social, procurarán ante todo componerla y arreglarla amistosamente, reuniéndose en conferencia y buscando de buena fe los medios que mejor conduzcan á una terminacion pacífica. Si ésta no se lograse, someterán su diferencia al fallo de jueces arbitradores amigables componedores, por cuya sentencia estarán obligados á pasar sin recurso alguno, sea el que fuere, pues todos los que les competan se entienden renunciados.

Art. 58. Los arbitradores serán nombrados uno por cada parte, y ellos mismos, ántes de comenzar á actuar, elegirán un tercero, para el caso de que resulten en discordia.

Art. 59. El tercero no está obligado á adherirse al voto de alguno de los árbitros que discordaren, sino que juzga y falla segun su propia conciencia. Su laudo se ejecuta como si fuera de árbitros acordes.

Art. 60. Cuando alguna parte que esté obligada á nombrar juez árbitro, conforme á los presentes Estatutos, rehusare hacerlo, lo verifi-

cará por él, á pedimento de la otra parte, el primer juez del ramo civil de la ciudad de México. Lo mismo se hará cuando los árbitros, despues de quince dias de nombrados, no pudieren acordarse en la eleccion del tercero en discordia.

Art. 61. En cada caso fijarán las partes el término dentro del cual han de pronunciar su laudo los árbitros, y el tercero, si tiene que entrar á funcionar.

Art. 62. Si acerca de dicho término no pudieren convenirse las partes, lo fijarán los mismos árbitros inmediatamente despues que hayan electo el tercero en discordia. Si ni los árbitros se convinieren, el tercero hará la fijacion.

Art. 63. Los árbitros y el tercero, en su caso, actuarán siempre por ante escribano público; pero no estarán obligados á seguir rigurosamente los trámites comunes del juicio ordinario. Basta con que jamas fallen sin haber oido igualmente á las dos partes, recibido las pruebas que ambas rindan, y comunicado á cada una las de la otra parte para que alegue sobre ellas.

CAPÍTULO X.

ADVERTENCIAS.

Art. 64. La Junta general, á propuesta del Consejo de Administracion, podrá acordar las modificaciones que juzgue oportunas en los Estatutos y reglamentos, siempre que el Gobierno les conceda su aprobacion. Tambien podrá acordar el aumento del capital social, la extincion del ferrocarril y la prolongacion del tiempo de la existencia de la sociedad, previa autorizacion del Gobierno.

México, Octubre 8 de 1866.—*Cárlos Robles.—Bruno Ondovilla.—Lic. Manuel Cordero.—Vicente Ortigosa.*

Anexo al número 158.

Convenio á que se refiere el artículo 4º

del decreto relativo de 10 de Octubre de 1866.

Ministerio de Fomento.—Segunda clase.—Cuatro reales.—Para el bienio de mil ochocientos sesenta y seis y sesenta y siete.

1ª D. Luis Binel y D. Scipion Sauvage, concesionarios, el primero del camino de fierro de México á Cuautitlan, y el segundo del del Centro, con derechos ambos de pasar por el pueblo de Tacuba, ceden y traspasan á los Sres. D. Cárlos Robles y D. Bruno de Ondovilla, subrogándolos en su lugar, los derechos que á dichos señores Binel y Sauvage dan sus respectivas concesiones de México á Tacuba.

2ª Habiendo el Gobierno Imperial concedido al Sr. Sauvage para la línea del Centro una subvencion de cincuenta mil pesos, pagaderos á razon de cinco mil pesos por cada cuatro kilómetros que construya, cede á los mismos Sres. Robles y Ondovilla la parte de dicha subvencion correspondiente al tramo de Tacuba.

3ª Los Sres. D. Bruno Ondovilla y D. Cárlos Robles procurarán formar una Compañía anónima para construir una via férrea por traccion animal ó por vapor, desde México á Tacuba.

4ª Los Sres. Binel y Sauvage, en compensacion de la cesion que contienen las cláusulas primera y segunda, recibirán, en acciones libres de la Compañía, de que habla la tercera, el diez y ocho por ciento en esta forma: el nueve por ciento el Sr. Binel, y el Sr. Sauvage otro nueve por ciento, todo sobre el capital que efectivamente se invierta en material y construccion del camino, y cualquier otro gasto que éste origine, hasta ponerse en explotacion.

5ª Lo establecido en la cláusula anterior, y las cesiones de la primera y segunda, queda subordinado á las siguientes condiciones: 1ª, que el Gobierno haga la concesion que los Sres. Ondovilla y Robles han de solicitar; 2ª, que se obtenga la formacion de la Compañía á que se refiere la cláusula tercera.

6ª Los Sres. Ondovilla y Robles, por razon de los derechos que les trasmite este contrato, y la concesion que van á procurarse del Gobierno, todo lo que pondrán á disposicion de la Compañía, no podrán pretender en ningun caso tener más representacion que la de un doce por ciento sobre el capital que efectivamente se invierta en material, construccion del camino y cualquier otro gasto que éste origine, hasta ponerse en explotacion, de tal manera, que las sumas de las representaciones de los Sres. Binel, Sauvage, Ondovilla y Robles, sea por todo la de un treinta por ciento.

7ª Las representaciones libres de que tratan los artículos 4º y 6º, se emitirán en acciones de á doscientos pesos, lo mismo que las no libres, adoptando para unas y otras, numeraciones de órden que las distingan.

8ª De las utilidades anuales se separará la quinta parte, que se aplicará á la amortizacion de las acciones libres, en la forma siguiente: 1º, el precio tipo de las acciones para su amortizacion, será invariablemente el de emision, es decir, de doscientos pesos cada una; 2º, la designacion de las acciones que deban amortizarse cada año, se hará por rigoroso sorteo; 3º, las cuatro quintas partes restantes de las utilidades, se repartirán á prorata y sin preferencia alguna, entre las acciones libres y las no libres; 4º, á las acciones libres que se amorticen en virtud de la liquidacion de un año social, se les abonarán las utilidades que les correspondan hasta el fin del mismo.—Y para constancia firmamos el presente en México, á veintisiete de Agosto de mil ochocientos sesenta y seis, siendo testigos los Sres. D. Vicente Ortigosa y D. Manuel Cordero.—*L. Binel.—S. Sauvage.—Bruno de Ondovilla.—Cárlos Robles.—Manuel Cordero.—Vicente Ortigosa.*»

Es copia. México, Octubre 8 de 1866.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

Número 159.

Decreto de 12 de Octubre de 1866

permitiendo á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec que cambie de nombre por el de "Compañía del ferrocarril y vapores de Nueva-York y Tehuantepec."

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido nuestro Consejo de Ministros, decretamos:

Se permite á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec, privilegiada para la apertura de una comunicacion interoceánica por el Istmo de ese nombre, por decreto de 7 de Setiembre de 1857 y conforme al articulo 23 del mismo decreto, que traslade la residencia de su Junta directiva de Nueva-Orleans á Nueva-York, y cambie su nombre por el de «Compañía del ferrocarril y vapores de Nueva-York y Tehuantepec.» (New-York and Tehuantepec Railroad and Steamship Company).

Dado en México á 12 de Octubre de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Joaquin de Mier y Terán.*

Número 160.

Artículo publicado en 12 de Octubre de 1866

en que J. P. O'Sullivan, da un voto de gracias por el permiso concedido á la Comp. Luisianesa de Tehuantepec para trasferir á la Comp. de Nueva-York la concesion de apertura del Istmo de Tehuantepec.

Es en mí un deber de gratitud y de justicia consignar en estos pocos renglones un voto de gracias al Gobierno imperial, por la unanimidad con que ha decidido dar el permiso á la Compañía Luisianesa de Tehuantepec para que trasfiera sus derechos á la Compañía de Nueva-York, y pueda ésta comenzar sus trabajos en el Istmo de Tehuantepec, para llevar á cabo la comunicacion interoceánica, que tanto ha deseado el mundo hace más de veinte años, y que estaba reservado realizar al Gobierno imperial.

No debo pasar en silencio que S. M., con ese deseo que tiene del progreso en todo, siempre ha mostrado el más grande empeño en que se llevara adelante esa obra; pero la resolucion se habia retardado por varias causas.

La humanidad, el Imperio, los Estados-Unidos, recordarán siempre con veneracion los nombres de los siete ilustres mexicanos que, en Consejo de Ministros, dejando á un lado temores pueriles y deshonrosos, comprendieron toda la importancia de la cuestion, y han abierto al mundo una via de prosperidad, que será fuente de riquezas inauditas.

El pueblo de Norte América la semana entrante sabrá simultáneamente la noticia de la apertura de esa via que hace más de veinte años

desea; noticia que casi en todas partes se imprimirá en los centenares de diarios que allí se publican. El mismo dia el cable submarino trasmitirá al Viejo Mundo esta importante nueva, y los europeos aplaudirán esta gran resolucion, que los acerca á California, á Sur América, y hasta China é India.

Loor eterno al ilustre Jefe y digno Ministerio que tuvieron la inteligencia y el valor necesarios para terminar obra de infinitas consecuencias. La posteridad los colmará de elogios; y yo, como americano, y como representante de la Compañía de Nueva-York, repito las gracias por la grande empresa que se ha establecido.

México, Octubre 12 de 1866.—*J. P. O'Sullivan.*

Número 161.

Decreto de 15 de Octubre de 1866

declarando caduca la concesion de 7 de Setiembre de 1857 y otorgándola á la Compañía del tránsito de Tehuantepec.

Ministerio de Justicia, Fomento é Instruccion pública.—Seccion 2ª —El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Habiendo solicitado la Compañía formada con el nombre de «Compañía del tránsito de Tehuantepec,» que se declare caduco é insubsistente el privilegio concedido en 7 de Setiembre de 1857, á la «Compañía de la Luisiana de Tehuantepec,» para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec; y teniendo en consideracion los justos motivos y fundamentos alegados para hacer la declaracion solicitada, por haber infringido la «Compañía de la Luisiana de Tehuantepec» las obligaciones que le impuso el decreto de 7 de Setiembre de 1857, y los de 28 de Marzo de 1859 y 25 de Octubre de 1860, en los cuales se concedieron prórogas de los plazos señalados para comenzar y concluir el ferrocarril respectivo; se declara caduco é insubsistente el mencionado privilegio; y en virtud de tal caducidad é insubsistencia, se autoriza á la «Compañía del tránsito de Tehuantepec» para la apertura de la comunicacion interoceánica por ese Istmo,

y para el establecimiento de una línea telegráfica en el mismo, haciéndose á dicha Compañía las concesiones que se expresan en esta ley.

Art. 2º La Compañía queda obligada á hacer la comunicacion por agua en el rio Goatzacoalcos, aprovechando su parte navegable hasta donde de mútuo acuerdo se estimare conveniente; y desde allí por tierra hasta el puerto de la Ventosa, por medio de un ferrocarril de la mejor clase; y miéntras éste se concluye, por medio de un camino carretero cómodo, que se conservará en buen estado de servicio, y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

Art. 3º Antes de comenzar las obras del ferrocarril y del camino carretero, se pedirá y obtendrá la aprobacion del Gobierno general, respecto de los planos y proyectos que deberán formar los ingenieros de la Compañía, previo el reconocimiento del terreno, marcándose en lo concerniente al ferrocarril, su curso total, su ancho, y el sistema de construccion.

Art. 4º Los concesionarios avisarán oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel nombre el comisionado ó comisionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por la Compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la Compañía, intervendrán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose tambien sus honorarios por ella.

Art. 5º En el término de diez y ocho meses, contados desde la entrada del Gobierno de la República en la ciudad de México, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion de los caminos, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, al que se dará aviso, dentro de los primeros seis meses, de que va á procederse á esos trabajos, á fin de que pueda nombrar oportunamente su comisionado ó comisionados.

Art. 6º La Compañía comenzará la construccion del ferrocarril y línea telegráfica dentro de seis meses, contados despues del año y me-

dio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de diez leguas hasta la conclusion de toda la línea.

Art. 7º La Compañía comenzará la construccion del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará, á satisfaccion del Gobierno, dentro de dos años, contados desde la fecha fijada para comenzarla.

Art. 8º De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno da á la Compañía la faja que se necesitare para la línea de los caminos, y además la mitad de los terrenos baldíos que se encuentren dentro de una milla lateral por cada lado de sólo el ferrocarril, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una milla cuadrada cada uno, y donde tuvieren ménos de dos millas en su longitud á lo largo del camino, ó en las fracciones de ménos de dos millas, se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nacion y otra á la Compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el número 1 en el Norte y siguiendo en el órden numérico hácia el Sur, de manera que el núm. 1 del lado de Occidente, ó sea del lado derecho del camino, quede enfrente del núm. 1 del lado de Oriente, ó lado izquierdo, á no ser que pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos dentro de la línea lateral, hubiere puntos de interseccion con terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego, hasta el fin del camino, la numeracion prescrita para las porciones de terrenos por ambos lados.

Art. 9º La nacion se reserva desde luego, en pleno dominio, en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, etc., y de la misma manera se reserva, en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, etc., cediendo á los concesionarios, por el tiempo de sesenta años, el usufructo de las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y de las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquier-

do. Si por el caso de interseccion enunciado en el artículo anterior, se encontraren más porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados serán divididos por mitad entre la nacion y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente, de milla en milla, las dos alternativas de lado y de frente entre las porciones nacionales y las de la Empresa.

Art. 10. El Gobierno concede á la Compañía, si lo hubiere, el terreno necesario para los muelles, diques y otras obras indispensables para el uso de la via de comunicacion en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la Compañía á construir por su cuenta, á satisfaccion del Gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que concluya el ferrocarril, dichos muelles y diques, y á hacer desde luego las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

Art. 11. Si los terrenos del dominio público concedidos á la Compañía no fueren suficientes, se podrán completar con los de particulares, indemnizando la Compañía á los dueños conforme á las leyes.

Art. 12. La Compañía podrá tomar gratis de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueren, y sin que esto importe para el Gobierno la obligacion de no enajenarlas en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construccion de los caminos y del telégrafo ó de sus pertenencias, y para su conservacion. Si los materiales se hallaren en terrenos de particulares, podrá usarlos tambien la Compañía, indemnizando ella á los dueños conforme á las leyes.

Art. 13. Durante el tiempo necesario para la construccion del ferrocarril, la Compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajas y útiles necesarios para la construccion de la via y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo, para la mantencion y vestido que puedan necesitar los trabajadores empleados en las obras. Pasado el término de la construccion del camino, sólo podrá introducir libres de derechos, las máquinas, carbon de pie-

dra, carros y rieles que necesitare, durando esta exencion por espacio de sesenta años, y haciendo la Compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 14. La Compañía tendrá obligacion de construir y conservar faros de primera clase, donde fuere más conveniente, á los dos extremos de la via, debiendo quedar concluidos dentro de tres años despues de la terminacion del ferrocarril.

Art. 15. Tendrá tambien obligacion de ahondar la barra de Goatzacoalcos y el cauce del rio, en los lugares donde fuere posible y conveniente, segun los planos que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

Art. 16. La Compañía depositará en poder del Ministro plenipotenciario de México en Washington, dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, y como garantía de las obligaciones impuestas á la misma Compañía, la cantidad de $ 100,000 (cien mil pesos) en oro, siendo la entrega de ese dinero condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas en el presente decreto. La Compañía caerá en la pena de perder dichos $ 100,000 (cien mil pesos), en caso de que no cumpla, dentro de los plazos señalados, con las obligaciones de presentar los planos, y de comenzar y acabar los caminos y línea telegráfica. Si cumpliere tales obligaciones, los $ 100,000 (cien mil pesos) le serán pagados con la mitad de los primeros productos líquidos correspondientes al Gobierno.

Art. 17. La Compañía tendrá facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje, y cualesquiera otros por fletes de mercancías, conduccion de pasajeros y trasmision de telégramas ; pero la tarifa que se fije por la Compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de 50 cs. (cincuenta centavos) por legua para cada pasajero, de 3 cs. (tres centavos) por legua para cada arroba de mercancías, de 1 por 100 (uno por ciento) del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignacion para toda la travesía del camino por tierra y por agua ; y de 10 cs. (diez centavos) por cada palabra de los telégramas.

Art. 18. El Gobierno no exigirá, durante los sesenta años de la concesion, impuesto ni contribucion alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen sólo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya, en fin, sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exencion.

Art. 19. Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, en parte por agua, y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra compañía, durante los sesenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley; entendiéndose respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra Compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debieren satisfacerse con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

Art. 20. El Gobierno protegerá la prosecucion, consecucion, conservacion y seguridad de los trabajos con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

Art. 21. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los sesenta años de la concesion, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y el de la Ventosa en el Pacífico.

Art. 22. La facultad concedida á la Compañía para el trasporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando cortar los abusos y facilitar la pronta expedicion de aquellas, sin que se entienda por dicha facultad, que la Compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo.

Art. 23. Las concesiones hechas en esta ley, durarán, despues de terminada la construccion del ferrocarril y telégrafo, sesenta años contados desde que se pongan al uso público, y en todo ese tiempo, el Gobierno recibirá un quince por ciento de las utilidades líquidas de la via, siempre que se hagan dividendos á los accionistas; bajo el concepto de que, luego que hubiere utilidades, deberá hacerse por lo ménos un dividendo anual. Al fin de los sesenta años, el Gobierno entrará en ple-

na y absoluta posesion y propiedad de los terrenos dados en usufructo, y del ferrocarril, telégrafo y faros, con todos sus útiles y pertenencias, en corriente y en perfecto estado de servicio. Los trenes que se entreguen, deberán ser los necesarios, cuando ménos, para poder trasportar al dia quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga. Los rieles, carros, máquinas y utensilios, deberán hallarse cuando ménos de medio uso. No se incluirán en la entrega los buques y vapores de la Compañía.

Art. 24. Fuera del 15 por 100 (quince por ciento) estipulado en el artículo anterior, la Compañía tendrá obligacion de pagar al Gobierno mensualmente, doce centavos por cada uno de los pasajeros ó de los bultos que trasporte por la via general.

Art. 25. La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia é impresos que transiten por él, y á que dé curso la oficina respectiva, recibiéndolos y entregándolos con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, á los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Trasmitirá tambien, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la República mexicana, ó de cualquiera de los Estados de la misma, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un 25 por 100 ménos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 26. El tránsito por la via de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 por 100 á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

Art. 27. La Compañía tendrá facultad de trasportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la via de

comunicacion; y dichas balijas serán selladas por la Administracion de Correos ó de las aduanas marítimas.

Art. 28. Los vapores ó buques de la Compañía tendrán derecho de navegar en el rio Goatzacoalcos, durante los sesenta años de la concesion, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándola con mexicanos por nacimiento ó naturalizacion. Para el segundo caso, se darán á la Compañía las cartas de naturalizacion que pida.

Art. 29. La concesion otorgada á la Compañía en el artículo anterior, no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el rio Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República mexicana.

Art. 30. Los buques de la Compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito en toda la via, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeren además mercancías para algun punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por sólo lo relativo á esas mismas mercancías y no por lo demas.

Art. 31. La Compañía trasportará en sus buques, libres de gasto, la correspondencia é impresos que vengan para cualquier punto de la República, y los que de ella se envien á los otros donde tocaren sus vapores, recibiendo y entregando dichos impresos y correspondencia con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, á los oficiales, tropas, empleados y agentes del Gobierno general ó de los Estados, que caminen por causa del servicio público. Los metales ó productos agrícolas y manufactureros de la República, serán trasportados por un 25 por 100 ménos del precio de tarifa.

Art. 32. La Compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconnet hizo á la Empresa Sloo, continuando el Gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se

disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino.

Art. 33. La Empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana; y la Compañía del tránsito de Tehuantepec, aunque constituida en los Estados-Unidos, se considerará sin embargo renovada y como constituida ahora en la República mexicana, cual si en ella misma se hubiera formado y organizado con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá constituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ó ya en los Estados-Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las constituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Compañía principal, exclusivamente mexicana, y sujetas, en consecuencia, á las prescripciones de esta ley.

Art. 34. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la presente Compañía, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera: no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos, sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 35. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen, pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la «Compañía del tránsito de Tehuantepec,»

la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

Art. 36. El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la Compañía, con las mismas facultades y prerogativas de los otros; y podrá tambien constituir en el Istmo una Comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan.

Art. 37. Se imponen á la Compañía las restricciones y obligaciones siguientes:

1ª No podrá construir ninguna fortaleza en el Istmo.

2ª No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la Compañía podrán estar armados para su defensa personal.

3ª No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

4ª No podrá conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

5ª No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general ó de otra autoridad competente.

6ª Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion.

7ª Pondrá en ejecucion los medios que se le designen por el Gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

Art. 38. La Compañía no podrá enajenar, ni hipotecar, las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, sin consentimiento previo del Gobierno general; y en ningun caso podrá enajenar, ni hipotecar, las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun Gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la Compañía admitir en ningun caso, como socio, á un Gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente

nula y de ningun valor cualquiera estipulacion que hiciere en ese sentido.

Art. 39. Las concesiones otorgadas en la presente ley, caducarán por las causas siguientes:

1ª Por no depositar en poder del Ministro plenipotenciario de México en Washington, dentro de noventa dias, contados desde la fecha de esta ley, los $100,000 (cien mil pesos) de que habla el art. 16 de la misma.

2ª Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentacion de los planos, y á la construccion de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

3ª Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

4ª Por organizar fuerza armada, de cualquiera clase que sea.

5ª Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

6ª Por conducir, sin expresa autorizacion del Gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana.

7ª Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacional, ó por conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente.

8ª Por infringir cualquiera de las cláusulas del art. 38 de esta ley, en las que se previene que no podrá la Compañía enajenar ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, sin previo consentimiento del Gobierno general; y que en ningun caso podrá enajenar, ni hipotecar, las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun Gobierno extranjero; no pudiendo tampoco, en ningun caso, admitir como socio á un Gobierno ó Estado extranjero.

Art. 40. En caso de que la Compañía faltare á las otras obligaciones y restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparacion de la falta y á la correspondiente indemnizacion.

Art. 41. En cualquiera de los casos especificados en el art. 39, no sólo perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las

cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio, sino todos los gastos y obras que la misma Compañía hubiere hecho en el Istmo, los cuales quedarán á beneficio de la nacion.

Art. 42. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República Mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

Art. 43. Las obligaciones que contrae la Empresa respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones; y la suspension durará por sólo el tiempo que dure el impedimento. La Compañía deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y por sólo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas, dentro del término señalado, no podrá ya la Compañía alegar en ningun tiempo la existencia del caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar la Compañía al Gobierno general las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo sumo dentro de tres meses despues de haber cesado, haciéndose la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los tres mencionados. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo tres meses más.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Chihuahua, á 15 de Octubre de 1866.—*Benito Juarez.*—Al C. José M. Iglesias, Ministro de Justicia, Fomento é Instruccion pública.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines correspondientes.

Independencia, Libertad y Reforma. Chihuahua, Octubre 15 de 1866.—*Iglesias.*—C. . . . .

Número 163.

Noviembre 7 de 1866

Servicio del ferrocarril de México á Chalco.

Obsequiando esta Empresa los deseos que le han sido manifestados por sus numerosos amigos y favorecedores, referentes al perjuicio que les causa el último arreglo de servicio hecho, ha dispuesto que desde el dia de mañana se verifiquen los viajes de la manera siguiente:

HORAS DE SALIDA.

DE MÉXICO.	DE SAN ÁNGEL.
6	6 y tres cuartos.
7 y media.	8 y cuarto.
9	9 y tres cuartos.
10 y media.	11 y cuarto.
12	12 y tres cuartos.
1 y media.	2 y cuarto.
3	3 y tres cuartos.
4 y media.	5 y cuarto.
6	6 y tres cuartos.
7 y media.	8 de Tacubaya.

Los domingos y dias de fiesta se hará el servicio saliendo los trenes de México y San Angel á todas las horas del dia, desde las siete de la mañana hasta las ocho de la noche. El último tren sólo irá hasta Tacubaya.

México, Noviembre 7 de 1866.—*Arbeu y socios.*

Número 164.

Resolucion de 13 de Noviembre de 1866

declarando la caducidad del permiso concedido á D. Cárlos T. Arnaux para establecimiento de ferrocarriles en las calles de la capital de México.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 5ª—México, Noviembre 13 de 1866.—Habiendo espirado el plazo que fijó el art. 13 del decreto de 17 de Abril de 1865, así como tambien la próroga que de ese mismo plazo vd. solicitó y obtuvo á nombre de D. Cárlos T. Arnaux, para caucionar, á satisfaccion del Ayuntamiento de México, la construccion de los ferrocarriles autorizados en el propio decreto, le participo á vd., para que lo haga saber á su ausente poderdante, Sr. Arnaux, que ha incurrido en la pena de caducidad el permiso que le concedió el repetido decreto, por no haber cumplido con el expresado requisito, segun lo preceptuado en el art. 16.

Recomiendo á vd. se sirva acusarme recibo de esta comunicacion. —El Ministro de Fomento, *Mier y Terán.*—Sr. Lic. D. José H. Ramirez, representante de D. Cárlos T. Arnaux, ex-concesionario de ferrocarriles en las calles de la ciudad de México.

Número 165.

Resolucion de 22 de Noviembre de 1866

aprobando el personal de la Junta directiva de la Compañía mexicana de ferrocarriles del Interior.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—S. M. el Emperador, con fecha 22 del actual, en Orizaba, se ha servido expedir el acuerdo siguiente:

Aprobamos el nombramiento de las personas que nuestro Ministro de Fomento nos propone, para que compongan la Junta directiva de la «Compañía Imperial Mexicana,» conforme al art. 2º del reglamento á que se refiere el art. 7º del decreto de 27 de Agosto último, relativo á la construccion de ferrocarriles en los departamentos del Interior, cuyas personas y cargos que deben desempeñar, serán:

Sres. D. Luis Robles Pezuela, Presidente.

D. Francisco Castañeda, Tesorero.

D. Pantaleon Parres, Secretario.

D. Francisco, Parckman, Vocal.

D. Cárlos Rubio, Vocal.

Es copia. México, Noviembre 28 de 1866.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

Número 166.

Prevencion de 22 de Noviembre de 1866

para que en el servicio del tramo de México á San Angel, correspondiente al ferrocarril de México á Chalco, se observen las prescripciones del respectivo reglamento.

Ministerio de Gobernacion.—Seccion 3ª—México, Noviembre 22 de 1866.—Habiéndose hecho varios comentarios por la prensa de esta capital sobre la causa de las desgracias y desórdenes que frecuentemente acaecen en el ferrocarril que recorre la via de San Angel, fijándose como el orígen del mal el no haberse observado estrictamente un buen reglamento de policía á efecto de evitarlos, dispone el Gobierno de S. M. que se recomiende á esa Prefectura una sobrevigilancia suma respecto de este ramo importantísimo de policía, acerca del cual, si bien nada nuevo hay que reglamentar, es preciso hacer que se lleven á efecto las disposiciones relativas del reglamento de ferrocarriles que últimamente se ha mandado rija en este particular.

Lo comunico á V. S. para su inteligencia y cumplimiento; en el concepto de que ya se hace la prevencion correspondiente á la Direccion de policía.

Por el Ministro de Gobernacion, el Subsecretario, *Antonio M. Vizcaino.*—Sr. Prefecto del Departamento del Valle.

Número 167.

Disposicion de 8 de Mayo de 1867

para evitar sea perjudicado el ferrocarril de México á Veracruz.

República Mexicana.—Cuartel general de Oriente.—Siendo repetidos los abusos que se cometen contra el ferrocarril de México á Veracruz, destruyendo las alcantarillas y arrancando rieles ó durmientes, con grave detrimento del servicio público, este Cuartel general, deseoso de corregir todos esos abusos, ha tenido á bien disponer, que tanto las obligaciones impuestas á los dueños, arrendatarios, censualistas y administradores de los terrenos por donde pasen las líneas telegráficas, cuanto las responsabilidades y penas decretadas para los que en manera alguna las perjudiquen, se tengan por subsistentes en todo lo relativo al ferrocarril citado, siendo aplicables en todo caso para ello las prevenciones y penas del decreto de 26 de Abril de este año.

Independencia y Libertad. Guadalupe Hidalgo, Mayo 8 de 1867.—*Porfirio Diaz.*—C. Gobernador y Comandante militar del. . . .

Número 168.

Decreto de 26 de Agosto de 1867

declarando caduca la concesion de 15 de Octubre de 1866 para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Artículo único. Se declara caduca é insubsistente la concesion hecha en 15 de Octubre de 1866 á la «Compañía del tránsito de Tehuantepec,» para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo del mismo nombre, por no haber cumplido con las condiciones estipuladas en el convenio celebrado con el Supremo Gobierno nacional.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio nacional de México, á veintiseis de Agosto de mil ochocientos sesenta y siete.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Número 169.

Decreto de 6 de Octubre de 1867

autorizando á la Compañía que forme D. Emilio La-Sère, para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República mexicana se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se autoriza á la Compañía que forme D. Emilio La-Sère, para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, con las condiciones expresadas en este decreto.

Art. 2º La Compañía que forme La-Sère, podrá hacer la comunicacion por agua, en la parte navegable del rio Goatzacoalcos, y en donde ella concluya principiarán los caminos á que se refiere el artículo siguiente; pero si no juzga conveniente hacer uso del rio, comenzarán los caminos desde el punto de su desembocadura.

Art. 3º La Compañía La-Sère deberá construir un ferrocarril de la mejor clase, que partiendo del punto en que termine la navegacion del rio Goatzacoalcos ó de su desembocadura, segun lo expresa el artículo anterior, llegue hasta el puerto de la Ventosa, ó cualquiera otro del Pacífico que se creyere más conveniente que éste. Entretanto se concluye el camino de fierro, La-Sère establecerá la comunicacion por me-

dio de un camino carretero, que conservará en buen estado de servicio, y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

Art. 4º Hechos los reconocimientos necesarios para el ferrocarril y para el camino carretero, y levantados los planos correspondientes por los ingenieros, se someterán á la aprobacion del Gobierno general, sin lo cual no podrán ponerse en ejecucion.

Art. 5º La Compañía La-Sère avisará oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel nombre el comisionado ó comisionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por la Compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la Compañía, intervendrán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose tambien sus honorarios por ella.

Art. 6º En el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha de esta concesion, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion de los caminos, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, al que se dará aviso dentro de los primeros seis meses, de que va á procederse á los trabajos, á fin de que el comisionado ó comisionados de que habla la primera parte del artículo anterior, se hallen presentes para inspeccionar las obras que se ejecuten.

Art. 7º La Compañía La-Sère comenzará la construccion del ferrocarril y línea telegráfica dentro de seis meses, contados despues del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de quince leguas por lo ménos, hasta la conclusion de toda la línea, que será precisamente tres años despues del dia en que empezaron los trabajos.

Art. 8º La Compañía comenzará la construccion del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará, á satisfaccion del Gobierno, dentro de un año y medio á lo más, contado desde la fecha fijada para comenzarlos.

Art. 9º De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno da á la Compañía la faja que necesitare para la línea de los caminos, y además la mitad de los baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado de sólo el ferrocarril, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una legua cada uno; y en donde tuvieren ménos de dos leguas en su longitud á lo largo del camino (ó en las fracciones de ménos de dos leguas), se dividirán por mitad, perteneciendo una á la Nacion y otra á la Compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el número 1 en el Norte y siguiendo en el órden numérico hácia el Sur, de manera que el número 1 del lado de Occidente, ó sea del lado derecho del camino, quede frente del número 1 del lado de Oriente, ó lado izquierdo, á no ser que pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos dentro de la línea lateral, hubiere puntos de interseccion en terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego, hasta el fin del camino, la numeracion prescrita para las porciones de terrenos por ambos lados.

Art. 10. La Nacion se reserva desde luego, en pleno dominio, en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, etc., y de la misma manera se reserva, en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, etc., cediendo á los concesionarios, en propiedad, revocable sólo en el caso de que no concluyan el camino, las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de interseccion enunciado en el artículo anterior, se encontraren más porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados serán divididos por mitad entre la Nacion y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente, de legua en legua, las dos alternativas, de lado y de frente, entre las porciones nacionales y las de la Empresa.

Art. 11. El Gobierno concede á la Compañía, si lo hubiere, el terreno para los muelles, diques y otras obras indispensables en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la Compañía á construir por su cuenta, á satisfaccion del Gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que se construya el ferrocarril, dichos muelles y diques; haciendo desde luego las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

Art. 12. La Compañía tomará gratis de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueren, sin que esto importe para el Gobierno la obligacion de no enajenarlas, en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construccion y conservacion de los caminos, telégrafos, muelles, diques ó de sus pertenencias.

Art. 13. Los terrenos y materiales de propiedad particular que necesitare la Compañía, los tomará indemnizando á sus dueños conforme á las leyes.

Art. 14. La Compañía tendrá obligacion de construir y conservar faros de primera clase, donde fuere más conveniente, á los dos extremos de la via, debiendo quedar concluidos dentro de tres años despues de terminado el ferrocarril, los que serán de la pertenencia exclusiva del Gobierno.

Art. 15. Se dará fianza por la Compañía á satisfaccion del Ministro de México en Washington, ó de quien haga sus veces, por valor de cien mil pesos, dentro de noventa dias desde la fecha de esta concesion; siendo la entrega de la fianza la condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas por este decreto. La Compañía incurrirá en la pena de perder dichos cien mil pesos en caso de que no cumpla, dentro de los plazos señalados, con las obligaciones de presentar los planos, y de comenzar y acabar los caminos y la línea telegráfica en los plazos convenidos.

Art. 16. Durante el tiempo necesario para la construccion del ferrocarril, la Compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construccion de la via y de sus pertenencias, así

como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo, para la manutencion y vestido que puedan necesitar los trabajadores empleados en las obras. Pasado el término de la construccion del camino, sólo podrá introducir libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare, durando esta exencion por espacio de setenta años, y haciendo la Compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 17 La Compañía tiene obligacion de limpiar el rio de Goatzacoalcos para hacer más fácil su navegacion.

Art. 18. Se concede á la Compañía la facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conduccion de pasajeros y trasmision de telégramas; pero la tarifa que se fije por la Compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de cincuenta centavos por legua para cada pasajero, de tres centavos por legua para cada arroba de mercancías, de uno por ciento del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignacion para toda la travesía del camino por tierra y por agua; y de diez centavos por cada palabra de los telégramas.

Art. 19. El Gobierno no exigirá, durante los setenta años de la concesion, impuesto ni contribucion alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen sólo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya, en fin, sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exencion.

Art. 20. Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, ó del puerto que se elija en el Pacífico, en parte por agua, y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra compañía, durante los setenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley; entendiéndose, respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra compañía se dispensará ni re-

bajará el pago de los derechos que debieren satisfacerse con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

Art. 21. El Gobierno protegerá la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

Art. 22. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los setenta años de la concesion, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y en el Pacífico el de la Ventosa ó cualquiera otro que se creyere más conveniente que éste.

Art. 23. La facultad concedida á la Compañía para el trasporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar los abusos y facilitar la pronta expedicion de aquellas, sin que se entienda por dicha facultad, que la Compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo.

Art. 24. Las concesiones hechas en esta ley, durarán, despues de terminada la construccion del ferrocarril y telégrafo, setenta años contados desde que se pongan al uso público, y en todo ese tiempo, el Gobierno recibirá un quince por ciento de las utilidades líquidas de la via, siempre que se hagan dividendos á los accionistas; bajo el concepto de que, luego que hubiere utilidades, deberá hacerse por lo ménos un dividendo anual. Al fin de los setenta años, el Gobierno entrará en plena y absoluta posesion y propiedad del ferrocarril con sus respectivas estaciones, telégrafo, muelles y diques, con todos sus útiles y pertenencias en corriente y en perfecto estado de servicio. Los trenes que se entreguen, deberán ser los necesarios, cuando ménos, para poder trasportar al dia quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga. Los rieles, carros, máquinas y utensilios, deberán hallarse cuando ménos de medio uso. No se incluirán en la entrega los buques y vapores de la Compañía.

Art. 25. Fuera del quince por ciento estipulado en el artículo anterior, la Compañía tendrá obligacion de pagar al Gobierno mensualmente, doce centavos por cada uno de los pasajeros ó de los bultos que trasporte por la via general.

Art. 26. La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en

todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia é impresos que transiten por él, y á que dé curso la oficina respectiva, recibiéndolos y entregándolos con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean de propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Trasmitirá tambien, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la República mexicana, ó de cualquiera de sus Estados sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un treinta por ciento ménos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 27. El tránsito por la via de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un veinticinco por ciento á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

Art. 28. La Compañía tendrá facultad de trasportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la via de comunicacion; y dichas balijas serán selladas por la Administracion de Correos ó la de las aduanas marítimas.

Art. 29. El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la Compañía, y los nombrados por él tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros: podrá tambien constituir en el Istmo una Comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan en virtud de este contrato.

Art. 30. Los vapores ó buques de la Compañía tendrán derecho de navegar en el rio Goatzacoalcos, durante los setenta años de la concesion, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándola con mexicanos por nacimiento ó por naturalizacion. Para el segundo caso, se darán á la Compañía las cartas de naturalizacion que pida.

Art. 31. La concesion otorgada en el artículo anterior, no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el rio Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República mexicana.

Art. 32. Los buques de la Compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito en toda la via, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeren además mercancías para algun punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por sólo lo relativo á esas mismas mercancías y no por lo demas.

Art. 33. La Compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconnet hizo á la Empresa Sloo, continuando el Gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino.

Art. 34. La Empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana; y la Compañía de La-Sère, para el tránsito de Tehuantepec, aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituida ahora en la República mexicana, cual si en ella misma se hubiera formado y organizado con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá instituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ya en los Estados-Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las instituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Compañía principal, exclusivamente mexicana, y sujetas, en consecuencia, á las prescripciones de esta ley.

Art. 35. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la Compañía La-Sère, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro título ó carác-

ter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera: no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería; sólo tendrán, en caso de denegacion de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos, sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 36. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen, pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la Compañía La-Sére, la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

Art. 37. La Compañía que forme La-Sère no podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, sin consentimiento previo del Gobierno general; y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar, las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, á ningun Gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la Compañía admitir en ningun caso, como socio, á un Gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulacion que se hiciere en este sentido.

Art. 38. D. Emilio La-Sère podrá establecer en Nueva-York ó en cualquiera otro punto de los Estados-Unidos, la Junta directiva de la Compañía, contrayendo la obligacion de constituir en México un apoderado amplia y suficientemente autorizado, y con las instrucciones necesarias para entenderse con el Gobierno general y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que le impone este decreto á la Empresa.

Art. 39. Se permite á la Compañía que forme La-Sère establecer á su costa en el puerto de Huatulco, un depósito de carbon de piedra, y

un astillero, que estará bajo la inmediata vigilancia de la autoridad, para la reparacion de los vapores que se ocupen en la conduccion de pasajeros y mercancías por el Istmo; pero sin que en ningun caso se entienda concedida la propiedad del terreno destinado á tales establecimientos.

Art. 40. Las obligaciones que contrae La-Sère respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones; y la suspension durará sólo por el tiempo que dure el impedimento. D. Emilio La-Sère deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y por sólo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas, dentro del término señalado, no podrá ya La-Sère alegar en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar La-Sère al Gobierno general las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo ménos dentro de dos meses despues de haber cesado, haciéndose la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á D. Emilio La-Sère el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

Art. 41. Se imponen á la Compañía La-Sère las restricciones siguientes:

Primera. No podrá construir ninguna fortaleza en el Istmo.

Segunda. No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la Compañía podrán estar armados para su defensa personal.

Tercera. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

Cuarta. No podrá conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

Quinta. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general ó de otra autoridad competente.

Sexta. Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion.

Sétima. Pondrá en ejecucion los medios que se le designen por el Gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

Art. 42. Las concesiones otorgadas en la presente ley, caducarán por las causas siguientes:

Primera. Por no dar la fianza dentro de noventa dias, contados desde la fecha de esta ley, por valor de ($100,000) cien mil pesos, de que habla el art. 15.

Segunda. Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentacion de los planos, y á la construccion de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

Tercera. Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

Cuarta. Por organizar fuerza armada, de cualquiera clase que sea, sin comprender en este caso á los empleados armados para su defensa personal.

Quinta. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general, excepto en el caso de fuerza mayor, plenamente justificado.

Sexta. Por conducir, sin expresa autorizacion del Gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana.

Sétima. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacional, ó conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente, á no ser que haya fuerza mayor, plenamente justificada.

Octava. Por suspender durante un año consecutivo los trabajos en el camino.

Novena. Por infringir cualquiera de las cláusulas de esta ley, en las que se previene que no podrá la Compañía La-Sère traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques, sin previo consentimiento del Gobierno general; y que en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques á ningun Gobierno ó Estado extranjero; no pudiendo tampoco, en ningun caso, admitir como socio á un Gobierno ó Estado extranjero.

Art. 43. En caso de que la Compañía faltare á las otras obligaciones ó restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparacion de la falta y á la correspondiente indemnizacion.

Art. 44. En cualquiera de los casos especificados en el art. 42, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio; pero la Compañía La-Sère conservará únicamente como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, la parte de camino ya concluida, las locomotoras, trenes y demas objetos empleados en su servicio; y el Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien éste conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avalúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.

Art. 45. La Compañía que forme La-Sère queda obligada á dar al Gobierno general anualmente, los informes que tenga á bien pedirle respecto de la organizacion de la Empresa, del estado de los trabajos del ferrocarril, del capital empleado en él, y de todo cuanto el Ministerio de Fomento crea necesario para tener conocimiento exacto de lo perteneciente á la via de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

Art. 46. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio nacional de México, á seis de Octubre de mil

ochocientos sesenta y siete.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Octubre 7 de 1867.—*Balcárcel.*

Número 170.

Decreto de 15 de Octubre de 1867

autorizando á D. Abdon Morales Montenegro y D. Manuel B. da Cunha Reis, para la construccion de un ferrocarril de México á Túxpam.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Bajo las bases contenidas en este contrato, se concede la correspondiente autorizacion á D. Abdon Morales Montenegro y á D. Manuel B. da Cunha Reis, para construir y explotar un camino de fierro que, partiendo del Norte de la ciudad de México, pase por Tlalnepantla, Cuautitlan, Zumpango, Tizayuca, Tulancingo, Huauchinango, Xico, y termine en el punto navegable del rio de Túxpam, haciendo el resto del trayecto hasta el puerto de este nombre, por medio de vapores. Del punto que á la Empresa convenga, partirá un ramal para Pachuca.

Art. 2º Los concesionarios se sujetarán en todo á los planos, niveles y trazos presentados ya al Ministerio de Fomento, con las modificaciones que se hagan en virtud del exámen practicado por el ingeniero nombrado al efecto por el Gobierno y expensado por los concesionarios. El expresado ingeniero hará el reconocimiento del camino en el in-

tervalo trascurrido desde la fecha de este decreto hasta el dia señalado para dar principio á los trabajos de construccion.

Art. 3º El ingeniero de que habla el artículo anterior, tendrá el carácter de inspector de la via férrea, y por lo mismo cuidará de que los trabajos se ejecuten con arreglo á los principios de construccion, procurando que en los terrenos montañosos no exceda la pendiente de cinco por ciento, y el radio mínimum de las curvas de noventa metros; que el ancho de la via férrea entre los bordes interiores de los rieles, la distancia entre las dos vias en los lugares en donde deban establecerse, y la anchura de los acotamientos, es decir, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles y las cunetas ó fosos, sean las adoptadas en los caminos de fierro de mejor clase.

Art. 4º El trazo de la via férrea á que se refiere este decreto, no se llevará sobre el camino público, y solo podrá atravesarlo en los puntos en que sea necesario; cuando esto se verifique al mismo nivel, es obligacion de la Empresa construir en ellos barreras movibles que, cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion, para evitar las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo los concesionarios por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

Art. 5º Los concesionarios quedan obligados á restablecer y asegurar por su cuenta los desagües ó rios que se hayan detenido, suspendido, modificado ó cambiado de direccion en su curso, á causa de sus obras, debiendo tambien reponer en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que con sus trabajos hayan tenido que modificar. Las indemnizaciones por perjuicios originados en cualquiera de estos casos, serán satisfechas por los concesionarios.

Art. 6º Es de la responsabilidad de la Empresa cubrir todos los gastos que se hagan en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecuten por contratistas ó subcontratistas, pues éstos lo hacen en representacion de la misma Empresa.

Art. 7º Los concesionarios tendrán en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado, con el fin de dar el debido cumplimiento á las obligaciones que les impone este convenio.

Art. 8º El Gobierno se obliga á ceder á los concesionarios los terrenos baldíos que sean necesarios para la via férrea y sus dependencias, sin indemnizacion alguna; pero esta gracia no durará sino miéntras esté el camino en explotacion. En cuanto á los terrenos que pertenezcan á las municipalidades, su valor será pagado en acciones del mismo ferrocarril. Las propiedades particulares que ocupe la Empresa, serán indemnizadas conforme á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 9º Los concesionarios quedan autorizados para establecer en el trayecto de la via férrea, un telégrafo para el servicio de ella, sin que este permiso importe un privilegio en favor de la Empresa.

Art. 10. Los concesionarios comenzarán la construccion del ferrocarril y línea telegráfica, dentro de diez meses contados desde la fecha de este convenio, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de diez y seis leguas por lo ménos, para que toda la línea quede concluida precisamente en el plazo de cinco años.

Art. 11. De las tierras que fueren del dominio público, la Empresa podrá tomar gratis los materiales necesarios para la construccion y conservacion del camino y del telégrafo, ó de sus pertenencias; pero si aquellos estuvieren en terrenos particulares, podrá usarlos la Empresa indemnizando á los dueños conforme á las leyes.

Art. 12. Los concesionarios podrán importar, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carruajes, carbon de piedra, alambre y demas útiles necesarios para la construccion del telégrafo, de la via y de sus pertenencias, siendo tambien libre de derechos la exportacion del dinero necesario para su compra, cuya exencion durará sesenta años, y para hacer uso de ella, la Empresa se sujetará á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 13. Los capitales invertidos en el camino, línea telegráfica y sus pertenencias, quedan exceptuados de impuestos y contribuciones durante los sesenta años de esta concesion.

Art. 14. Los directores, ingenieros, maquinistas, empleados y trabajadores, estarán exentos de cargos concejiles y del servicio de guardia nacional, ménos en caso de guerra extranjera, por sólo el tiempo que estuvieren al servicio de la Empresa.

Art. 15. Los derechos que se cobren por fletes de mercancías, conduccion de pasajeros, telégramas y demas, se sujetarán á la tarifa que formen los concesionarios, debiendo someterla ántes á la aprobacion del Gobierno general.

Art. 16. Las concesiones hechas en este decreto durarán sesenta años, contados desde que el ferrocarril y telégrafo se pongan al uso público.

Art. 17. La Empresa queda obligada á conducir á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia que se trasmita por él, recibiéndola y entregándola con las formalidades debidas, los empleados del Correo y los ingenieros en comision del Gobierno. La tropas, trenes, equipajes, municiones, oficiales, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público, serán trasportados por un precio convencional, que no excederá la mitad del establecido por tarifa para el público. Todos los mensajes enviados por los funcionarios ó empleados de la Federacion ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos, se trasmitirán por la línea telegráfica de la Empresa, pagando solamente la mitad del precio de tarifa.

Art. 18. Se autoriza á los concesionarios para canalizar la laguna de Tamiahua, poniéndola en comunicacion con los esteros adyacentes, pudiendo en consecuencia poner en el canal los vapores ó embarcaciones suficientes para el servicio público, pero sin que esta concesion se oponga á que otros buques, vapores ó lanchas naveguen en la laguna, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República mexicana.

Art. 19. Los vapores ó buques de la Empresa llevarán precisamente bandera mexicana, con la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándolas con mexica-

nos por nacimiento ó por naturalizacion, dándose á la Empresa, en el segundo caso, las cartas de naturalizacion que pida.

Art. 20. La Empresa dará una fianza á satisfaccion del Ministerio de Fomento, dentro de cinco meses contados desde la fecha de este decreto, por valor de cincuenta mil pesos ($ 50,000); siendo la entrega de esta fianza condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas en este decreto. La Empresa incurrirá en la pena de perder dichos cincuenta mil pesos, en caso de que no cumpla dentro de los plazos señalados, con la obligacion de comenzar y acabar el ferrocarril y línea telégrafica.

Art. 21. La Empresa á que este decreto se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana, pues aunque forme alguna compañía en el extranjero, se considerará sin embargo como constituida y organizada ahora en la República mexicana, con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimase conveniente constituir compañías separadas, podrá constituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República ó ya en el extranjero, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las constituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Empresa principal, exclusivamente mexicana y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

Art. 22. La Empresa de D. Abdon Morales Montenegro y D. Manuel B. da Cunha Reis, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomen parte en ella, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiera: no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería: sólo tendrán, en caso de denegacion de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 23. En ningun caso podrá la Empresa, bajo la pena de nuli-

dad, traspasar, ni hipotecar, ni enajenar las concesiones de este decreto, ni el ferrocarril, ni el telégrafo á un gobierno ó Estado extranjero; no podrá hacerlo respecto de un particular ó compañía, sin el previo consentimiento del Gobierno general. Tampoco podrá la Empresa admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjero, siendo nula cualquiera estipulacion que se hiciere en este sentido.

Art. 24. La Empresa se sujetará á las leyes vigentes en México, relativas á las vias públicas, y á las que en lo sucesivo se dieren respecto de caminos de fierro, siempre que no pugnen con lo estipulado en este contrato.

Art. 25. Si al efectuarse los trabajos del camino y estaciones, apareciere algun criadero metálico ó cantera de cualquiera clase que sea, se adjudicará á la Empresa, sin perjuicio de tercero, siempre que para ello cumpla con los requisitos que previenen las Ordenanzas de minería.

Art. 26. El Gobierno se compromete á impartir á los concesionarios ó á la Compañía que formen, la más eficaz proteccion para el cumplimiento de lo estipulado en el presente contrato.

Art. 27. Luego que se ponga al uso público algun tramo del camino, el ingeniero nombrado por el Gobierno hará que se dicten las medidas necesarias, á fin de que haya seguridad para los pasajeros, órden y regularidad en las horas designadas para la salida de los trenes, estaciones cómodas para los viajeros en los puntos convenientes, y el número de vigilantes que fuere suficiente para que la via férrea sea bien atendida.

Art. 28. Los concesionarios presentarán al Ministerio de Fomento, en el mes de Enero de cada año, un informe comprendiendo los puntos siguientes:

1º Los nombres de los accionistas y lugar de su residencia, hasta donde fuere posible inquirirlo.

2º Los nombres y residencia de los directores y demas empleados de la Compañía.

3º El importe del capital suscrito y la cantidad que se hubiese pagado.

4º Una descripcion de la via construida, estado que guarda y el costo que ha tenido.

5º Importe de lo recibido por pasajeros en la via.

6º Importe de lo recibido por carga en la misma.

7º Un informe de los gastos en la empresa.

8º Un informe de las deudas de la Compañía, expresando la clase de ellas.

Art. 29. En todo caso fortuito ó de fuerza mayor, se suspenden las obligaciones que contrae la Empresa respecto de los plazos fijados en este decreto, durando la suspension por sólo el tiempo que dure el impedimento, para lo cual la Empresa deberá presentar al Gobierno genera las pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor, á fin de que se abone á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento.

Art. 30. Las concesiones que contiene este decreto caducarán por las causas siguientes:

1ª Por no dar al Ministerio de Fomento la fianza de que habla el artículo 20, dentro de cinco meses contados desde la fecha de este decreto.

2ª Por no cumplir con la obligacion de construir los tramos y todo el ferrocarril con el telégrafo, dentro de los plazos señalados al efecto en este decreto.

3ª Por suspender durante un año consecutivo los trabajos del camino.

4ª Por admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjero.

5ª Por traspasar, hipotecar ó enajenar las concesiones de este decreto, el ferrocarril ó el telégrafo, á un gobierno ó Estado extranjero.

6ª Por traspasar, hipotecar ó enajenar las concesiones, el ferrocarril ó el telégrafo, á un particular ó compañía, sin previo consentimiento del Gobierno general.

Art. 31. En caso de caducidad por alguno de los motivos explicados en el articulo anterior, la Empresa perderá las concesiones otorgadas en este convenio, conservando únicamente como de su propiedad la

parte de camino ya terminada, las locomotoras, trenes, edificios y demas objetos empleados en su servicio.

Art. 32. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio nacional de México, á quince de Octubre de mil ochocientos sesenta y siete.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Octubre 15 de 1867.—*B. Balcárcel.*

Número 171.

Circular de 16 de Octubre de 1867

previniendo se conserve en depósito en las aduanas marítimas el producto del 20 por 100 de mejoras materiales.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 4ª—Circular.—Recuerdo á vd. la circular núm. 1, fecha 2 de Agosto último, en que se le previno que cada quince dias mandase una noticia de los productos de esa aduana pertenecientes á este Ministerio.

Estos consisten, miéntras se resuelve lo conveniente, en el 20 por 100 de mejoras materiales y en el derecho de toneladas, advirtiéndole que estas cantidades las conservará vd. en su poder hasta tanto se le avise á quién debe entregarlas.

Independencia y Libertad. México, Octubre 16 de 1867.—*Balcárcel.*—C. Administrador de la aduana de.....

Número 172.

Acuerdo de 24 de Octubre de 1867

relativo al nombramiento de interventor en la Empresa del ferrocarril de México á Chalco.

La Empresa del ferrocarril de México á Chalco no ha dado cumplimiento al compromiso que contrajo en la concesion que le fué otorgada por el Supremo Gobierno en 5 de Abril de 1861, de terminar la via hasta la ciudad de Tlalpam dentro de un plazo estipulado, no obstante las prórogas que se le concedieron. La misma Empresa se prestó á entrar en arreglos con el llamado Gobierno que la intervencion francesa intentó establecer, sin que esta grave falta en una Compañía que se denomina esencialmente mexicana, y que habia sido agraciada por el Gobierno nacional con una amplia concesion, diese tampoco el resultado de que cumpliera con las estipulaciones convenidas.

Cualquiera de estos hechos es por sí sólo motivo bastante para exonerar al Gobierno de toda obligacion respecto de la mencionada Empresa, y ambos reunidos son más que suficientes para justificar plenamente la declaracion de caducidad de la concesion, en cuya pena ha incurrido ya la Empresa. Sin embargo, el C. Presidente, tomando en consideracion los grandes intereses comprometidos en el éxito de la obra, de los que una parte no pequeña pertenece al mismo Gobierno; atendiendo tambien á que se trata de una mejora que, terminada, redundará en bien del público, se ha servido acordar:

1º Que con el fin de que se propongan las bases de un nuevo arreglo, se forme una Junta ó Comision compuesta de tres individuos, uno

de los cuales será nombrado por el Gobierno, otro por los accionistas, y el tercero por la Empresa.

2º Que para nombrar su representante formen los accionistas una Junta general, en la que el Gobierno tomará la parte que le corresponde por el capital que representa.

3º Que miéntras se celebra el nuevo arreglo con la Compañía, el Supremo Gobierno nombrará un ingeniero interventor, que tomará parte y vigilará todas las operaciones de la Empresa, de acuerdo con las instrucciones que al efecto reciba.

Todo lo cual comunico á vdes. para su inteligencia y cumplimiento.

Independencia, Libertad y Reforma. México, Octubre 24 de 1867.—*Balcárcel.*—Sres. Arbeu y socios.—Presentes.

Número 173.

Decreto de 25 de Noviembre de 1867

imponiendo á las Empresas de ferrocarriles la obligacion de recibir á los alumnos de las escuelas nacionales que aspiren al título de ingenieros civiles, ó de puentes y calzadas.

El C. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Todas las Empresas de ferrocarriles que en la República tengan algunos en construccion, quedan obligados á recibir, para que hagan su práctica por el tiempo que las leyes prescriben, á los alumnos de las escuelas nacionales que aspiren á obtener el título de ingenieros civiles, ó de puentes y calzadas.

Art. 2º En toda concesion futura para construir ferrocarriles, se entenderá impuesta esa obligacion, aunque no se estipule expresamente.

Art. 3º Los directores de los colegios nacionales en que se estudien las materias que forman la carrera del ingeniero de caminos, pasarán anualmente al Ministerio de Instruccion pública una noticia de los jóvenes que estén ya en aptitud de hacer su práctica; y dicho Ministerio, de acuerdo con el de Fomento, los destinará á las Empresas de ferrocarriles que los estén construyendo.

Art. 4º Los directores de estos caminos tendrán obligacion de ocupar á los alumnos practicantes, en todos los trabajos que sean convenientes á su práctica, dirigiéndolos en ellos; y darán cuenta al Minis-

terio de Instruccion pública, por medio del de Fomento, de las faltas que notaren en dichos alumnos, así como de los progresos que hicieren.

Art. 5º Concluido el tiempo legal de la práctica, los directores darán á los alumnos una certificacion, en que conste si han asistido á los trabajos diarios, si los han desempeñado con eficacia, y si juzgan aptos para obtener el título respectivo á los practicantes á quienes expidan esos documentos.

Art. 6º Las Empresas de ferrocarriles alojarán á los practicantes, en el mismo alojamiento que destinen á sus empleados. El Gobierno costeará los alimentos de los practicantes que, á juicio de la Junta de catedráticos del colegio en que hayan hecho su carrera, sean acreedores á esa gracia por su buena conducta y por su notable aprovechamiento. Los practicantes que no tengan ese requisito, costearán sus alimentos.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule para que se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 25 de Noviembre de 1867.—*Benito Juarez.*—Al C. Antonio Martinez de Castro, Ministro de Justicia é Instruccion pública.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Noviembre 25 de 1867.—*Martinez de Castro.*

Número 174.

Decreto de 27 de Noviembre de 1867

indultando á la Compañía del ferrocarril de México á Veracruz de la pena de caducidad, debiendo en consecuencia continuar la construccion de dicha via.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Atendiendo al beneficio público que resulta de la conclusion del camino de fierro que debe enlazar el puerto de Veracruz con la capital de la República, se indulta, bajo las condiciones expresadas en los artículos siguientes, á la Compañía poseedora del privilegio concedido en los decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861, de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado el convenio de 25 de Enero de 1865 con el llamado Gobierno que pretendió establecer la intervencion francesa.

Art. 2º La Compañía del ferrocarril mexicano conserva dicho privilegio, que durará sesenta y cinco años, contados desde la fecha de este decreto, para la construccion y explotacion del expresado camino de fierro entre Veracruz y la ciudad de México, comprendiendo los puntos intermedios y el ramal de Puebla; con la sola limitacion de que el Gobierno se reserva la facultad de conceder, ó no, el permiso á D. Ramon Zangróniz, para continuar el camino de Veracruz á Jalapa,

pudiendo pasar de este lugar sin tocar á Puebla ni á otro punto de la línea del ferrocarril de Veracruz á México, quedando á salvo el derecho de la Empresa para la construccion de los ramales de que habla el art. 5º

Art. 3º El ferrocarril que se construya, lo mismo que la parte ya construida, aunque destinada al uso público, será propiedad inmueble exclusiva de la Compañía, representada por sus socios accionistas, aun despues de trascurridos los sesenta y cinco años del privilegio, con el derecho de disponer de dicho camino, como de cualquiera propiedad inmueble, segun se previene en el art. 17, sin que por esto se considere exento de las leyes vigentes ó de las que en lo sucesivo se dieren sobre la materia.

Art. 4º Para el dia 31 del mes de Diciembre del año de 1868, quedará terminada la línea del ferrocarril de Apizaco á la ciudad de Puebla, poniéndose luego al servicio público. La parte que falta por construir entre Apizaco y Paso del Macho, para ligar á Veracruz y México, estará concluida precisamente el 31 de Diciembre de 1871, poniéndose luego en explotacion.

Art. 5º En los ramales que, previa la aprobacion del Gobierno, se establezcan en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, la Compañía tendrá un derecho preferente para la construccion, bajo condiciones iguales á las que sean propuestas por otra Empresa; pero si la Compañía ejecutare los tramos segun los planos formados por personas ó Compañías extrañas, éstas serán indemnizadas por aquella de los gastos de estudio.

Art. 6º Los terrenos de propiedad nacional que ha ocupado la línea construida, con la extension fijada en las concesiones que se le hayan hecho, y los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la nacion, se entregarán á la Compañía libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á las municipalidades ó á los Estados, se adjudicarán con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública: el valor de dichos terrenos

tasado por dos peritos, uno por parte de la Compañía y otro por parte del propietario, y un tercero en caso de discordia, será pagado en acciones del ferrocarril. Por lo que toca á los terrenos de particulares, la Compañía podrá ocuparlos conforme á la misma ley de expropiacion por causa de utilidad pública, pagando en dinero efectivo el valor de ellos, y servirá de base para los avalúos, lo que la finca paga por contribucion predial.

Art. 7º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea preciso para la construccion y uso del camino, lo mismo que los carruajes destinados para su explotacion, los trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos, guarniciones y forraje, serán libres, por el término de diez años, contados desde la fecha de este decreto, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no estará sujeto al pago de ningun género de impuestos, contribucion ni arbitrio, decretado ó por decretar, durante el espacio de diez años, que empezarán á correr para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

Art. 8º La Compañía, por espacio de veinticinco años, podrá exportar libre de todo derecho hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de la subvencion á que se refiere el art. 19.

Art. 9º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargas concejiles, durante el tiempo que sirvan en el camino, ménos en el caso de guerra extranjera.

Art. 10. Los criaderos metálicos, los de carbon de piedra y de sal, los mármoles y demas depósitos minerales explotables que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de

tercero, siempre que los denuncie y los trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de Minería y sin interrumpir la continuacion del mismo camino.

Art. 11. Estando ya aprobados los trazos generales de la línea, deberán someterse á la aprobacion del Gobierno las modificaciones que la Compañía quiera hacer á dichos trazos.

Art. 12. Los tramos que se terminen del ferrocarril, no se pondrán en explotacion hasta que el Gobierno se haya asegurado de que tienen las condiciones de seguridad para los pasajeros.

Art. 13. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, no pudiendo en ningun tiempo exceder en el tránsito entre Veracruz y México, de los precios siguientes:

TARIFA DE MERCANCÍAS.

1ª clase	$ 14	carga de	16	arrobas.
2ª ,,	12	,,	16	,,
3ª ,,	10	,,	16	,,

TARIFA DE PASAJEROS.

Carruajes de 1ª clase	$ 30	por persona.
,, 2ª ,,	21	,,
,, 3ª ,,	12	,,

Art. 14. En los tramos parciales será proporcional al número de leguas el cobro por mercancías y pasajeros. Los frutos nacionales gozarán de un cuarenta por ciento de rebajo en las tarifas de los fletes establecidas para el trasporte de México á Veracruz y puntos intermedios.

Art. 15. Pasados diez años se modificará, oyendo á la Empresa, la tarifa de que habla el artículo anterior, pero sin impedir que la Compañía distribuya á sus accionistas un dividendo que no baje de 12 por 100 al año.

Art. 16. La Compañía hará gratis el servicio del correo, pero de manera que no se introduzca por este motivo variacion ninguna en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre horas de salida y detenciones en los puntos que tenga á bien fijar.

Art. 17. La Compañía tiene facultad de seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyese, con tal que no sea á algun Gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar ni ceder el privilegio mismo, sin previo consentimiento del Gobierno Supremo de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó más Compañías para llevar á cabo la obra de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una Empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas y ante los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar, segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este decreto.

Art. 18. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Compañía por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyen el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbran respecto de cualquiera otra propiedad, quedando sin embargo sujeta á las disposiciones que actualmente rigen, y á las que en lo sucesivo se dieren respecto de las vias férreas. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán caduque la concesion, la Compañía conservará la propiedad y uso de todos sus valores y el tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

Art. 19. Para auxiliar el Supremo Gobierno las obras á que se refiere este decreto, se compromete á dar á la Compañía la cantidad de qui-

nientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. El período de los veinticinco años se cuenta desde esta fecha.

Art. 20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se hará siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas dicha cantidad á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra reforma que se decrete ó convenga respecto de la deuda nacional; y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia por el término necesario, lo que produzca el veinte por ciento que en las aduanas marítimas se cobra conforme á la Ordenanza de 21 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento.

Art. 21. Para asegurar más el cumplimiento de lo establecido en el precedente artículo, el derecho de veinte por ciento de mejoras materiales será representado en lo sucesivo por un papel público, el cual será emitido por el Ministerio de Fomento, conforme al reglamento dado por el mismo en 5 de Abril de 1861; y ningun importador podrá en adelante satisfacer el derecho de mejoras en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, pena de quedar sujeto á segunda paga: ésta será de doble cantidad de la que el derecho importe, exhibiendo la mitad en el papel de mejoras, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes y aprehensores.

Art. 22. El Ministerio de Fomento entregará á la Compañía el papel que ahora emite, en la cantidad que se estime suficiente, y la Compañía tendrá obligacion de mantener siempre en los puertos y en la ciudad de México, competente surtido de él, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Compañía venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa en favor del erario.

Art. 23. Los administradores de las aduanas marítimas y fronteri-

zas remitirán directamente al Ministerio de Fomento, en cada correo, el papel de mejoras que se les haya presentado en pago de derechos; y por este dato el Ministerio liquidará con la Compañía cada seis meses la cuenta de lo que ésta hubiese recibido; siendo obligacion de la Compañía entregar en el acto, en dinero efectivo, todo lo que sobre, despues de cubiertos los doscientos ochenta mil pesos que como mitad de los quinientos sesenta mil asignados para tal objeto corresponden á un semestre. Además, para que el Ministerio no carezca de toda entrada desde un semestre á otro, la Compañía queda obligada á ministrarle mensualmente la cantidad de veinte mil pesos á buena cuenta de lo que alcance para fin del semestre; entendiéndose esta obligacion de la Compañía siempre que el papel de mejoras sea efectivamente recibido en las aduanas de los puertos.

Art. 24. La presente Compañía y cualquiera otra que pueda sucederle, mediante la aprobacion del Supremo Gobierno, así como todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiere; no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derecho de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 25. Las obligaciones que contrae la Compañía se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. La Compañía deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de dos meses de haber comenzado el impedimento; y por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya la Compañía alegar en ningun tiempo la existencia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar la Compañía al Gobierno general, las noticias

y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo sumo dentro de un mes de haber cesado. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento.

Art. 26. Tambien se suspenderán las obligaciones de la Compañía, en cuanto á los trabajos de construccion, si no obstante lo estipulado en los artículos 19 y siguientes, dejare de percibir en un año la cantidad de 560,000 pesos, conforme á lo establecido en los citados artículos, entendiéndose la suspension de dichas obligaciones por sólo el tiempo que no se hagan los pagos correspondientes.

Art. 27. Tendrá tambien la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales.

Por último, la Compañía puede establecer para el servicio del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir de obstáculo á este permiso, que tampoco importa un privilegio para la Compañía. Todos los mensajes enviados por los funcionarios ó empleados de la Federacion ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos, se trasmitirán por la línea telegráfica de la Compañía, pagando solamente la mitad del precio de tarifa.

Art. 28. Terminado el camino, el Gobierno participará de las utilidades que le correspondan, segun el capital que por sus acciones represente en la Empresa.

Art. 29. Disfrutará el Gobierno la baja de 50 por 100 de los precios que por la tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y tropa que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda solemnemente estipulado que en cada caso de marcha de tropa, ó conduccion de trenes ó municiones, se dará por el Gobierno la órden especial y correspondiente para los directores de la línea. Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

Art. 30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino públi-

co ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Compañía barreras movibles que, cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para evitar las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Compañía por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

Art. 31. La Compañía queda obligada á restablecer y asegurar por su cuenta los desagües ó rios que se hayan detenido, suspendido, modificado ó cambiado de direccion en su curso á causa de sus obras, debiendo tambien reponer en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que con sus trabajos haya tenido que modificar. Las indemnizaciones por perjuicios originados en cualquiera de estos casos, serán satisfechas por la Compañía.

Art. 32. El Supremo Gobierno de la nacion y los gobiernos de los Estados impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero, y lo mismo harán las autoridades locales sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores.

Art. 33. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo para que se castiguen segun la gravedad de su delito.

Art. 34. El presente privilegio caduca:

I. Por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo, en todo ó en parte, á un gobierno extranjero.

II. Por hipotecarlo, enajenarlo ó cederlo á cualquiera individuo ó corporacion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno, y

III. Por no cumplir con las obligaciones que le imponen los arts. 4º y 38 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones conforme al art. 17, ni el que puedan hipotecarse los tramos del camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

Art. 35. La caducidad por las causas á que se refiere el artículo anterior, no sólo producirá la pérdida de la concesion, sino que traerá consigo la pena de satisfacer una multa de trescientos mil pesos ($300,000), y perder la parte á que se refieren los arts. 19 al 23, proporcional á la porcion del camino que no se hubiese construido.

Art. 36. En el puerto de Veracruz tiene la Compañía facultad: 1º, de construir dentro de la ciudad almacenes á lo largo de la muralla, lo cual puede variar previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la Guerra; 2º, de construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento.

Art. 37. Quedan rescindidas por mútuo consentimiento las obligaciones que por los arts. 36 y 37 del decreto citado de 31 de Agosto de 1857, contrajeron el Gobierno y el anterior concesionario, relativas á la construccion de una penitenciaría y una casa de inválidos en esta capital; y en consecuencia, el Ministerio de Fomento hará la cancelacion de la escritura de fianza que se le otorgó en ejecucion del citado artículo.

Art. 38. La Compañía se compromete á mantener durante la construccion en los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas por dia, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

Art. 39. La suspension absoluta de los trabajos durante un mes en toda la línea sin causa justa, trae consigo la suspension del pago de los 560,000 pesos por parte del Gobierno y una multa de 25,000 pesos cada mes que pagará la Compañía.

Art. 40. Siendo la mira principal que el Gobierno se ha propuesto en las modificaciones hechas á la concesion original, el expeditar y fomentar la construccion del camino de fierro y hacer que esta obra de tan grande interes nacional se ponga cuanto ántes en actividad, supuesto que por estas modificaciones la Compañía queda obligada á tener el 31 de Diciembre de 1871 construido lo que falta para enlazar las líneas de Paso del Macho y Apizaco, construir los grandes puentes, los túneles y el ramal de Puebla, á fin de que las obligaciones que van á

emitirse tengan fácil colocacion y las acciones su curso expedito, se suspende hasta el 31 de Diciembre de 1871, ó ántes, si el término de la construccion se anticipare á esa fecha, el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública, que se cobra en las aduanas marítimas conforme al art. 11 de las Ordenanzas vigentes; y en su lugar, segun el decreto que se publicará por el Ministerio de Hacienda, en vez de pagarse en bonos de la deuda pública la cuarta parte del monto de los derechos de importacion, quedará reducido el expresado derecho adicional á un 15 por 100 de los citados de importacion, que se pagará precisamente en acciones de las que se emiten por la Compañía. Las acciones que por esta suscricion pertenezcan al erario, no se podrán enajenar ni ganarán interes durante la construccion de la línea.

Art. 41. Es obligacion de la Compañía demoler, dentro de ocho meses, los arcos que sirven de acueducto desde San Fernando hasta la antigua garita de San Cosme, haciendo suyos los materiales de la demolicion y estableciendo tubos de hierro, de diámetro competente, para que por ellos pase la misma cantidad de agua que por el acueducto; para lo cual y para que la ciudad no carezca de agua en los dias de la reforma de la obra, se nombrará por el Ministerio de Fomento un ingeniero que intervenga en ella. A la Compañía se le concederá una merced de agua para la estacion que debe establecerse en la plazuela de Buenavista, pudiendo hacer uso la Compañía de la calle del Puente de Alvarado, para continuar hasta la expresada estacion el ferrocarril de Tacubaya.

Art. 42. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos ó por hacer en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecuten por contratistas ó subcontratistas, pues éstos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

Art. 43. La Compañía tendrá en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado, con el fin de dar el debido cumplimiento á las obligaciones que le impone este convenio.

Art. 44. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó

interpretacion del presente contrato, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio nacional de México, á 27 de Noviembre de 1867. —*Benito Juarez.*— Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Noviembre 27 de 1867.—*Balcárcel.*

Número 175.

Decreto de 1º de Diciembre de 1867

suspendiendo hasta el 31 de Diciembre de 1871 el derecho adicional de amortizacion de la deuda interior, debiéndose pagar en acciones del ferrocarril de México á Veracruz.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 2ª—El C. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se suspende hasta el 31 de Diciembre de 1871, ó ántes, si se anticipare á esa fecha el término de la construccion del ferrocarril de Veracruz á México, el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública interior, que se cobra en las aduanas marítimas de la República, conforme al art. 11 de la Ordenanza general de ellas, de 31 de Enero de 1856.

Art. 2º En lugar del 25 por 100 del monto de los derechos de importacion, que por el expresado derecho adicional se debe satisfacer en bonos de la deuda interior, se pagará precisa y exclusivamente en acciones de las que emita la Empresa de dicho ferrocarril, para la construccion del mismo en su totalidad ó en sus tramos, durante el plazo de que habla el artículo anterior, el 15 por 100 del importe de los referidos derechos de importacion.

Art. 3º Por el mencionado 15 por 100 recibirán los administradores

de las aduanas marítimas, acciones de las que emita la Empresa del ferrocarril, la cual tendrá la obligacion de ponerlas de venta en todos los puertos y en la ciudad de México. Las que fueren recibidas en las aduanas marítimas, se remitirán desde luego á la tesorería general de la nacion, con expresion de los cargamentos y buques de que procedan.

Art. 4º Miéntras llegan de Lóndres á la Empresa del ferrocarril las acciones que ha de poner en venta, las sustituirá con certificados de su agente principal en la República. Los administradores de las aduanas marítimas remitirán esos certificados, en los términos que expresa el artículo anterior, á la tesorería general, donde oportunamente serán cambiados por las acciones respectivas.

Art. 5º La tesorería pasará mensualmente al Ministerio de Fomento las acciones que hubiere recibido.

Art. 6º El plazo fijado en el art. 1º de este decreto, para la suspension del derecho de amortizacion de la deuda interior, y duracion del 15 por 100 de acciones del ferrocarril, comenzará á contarse desde la fecha en que se reciba en cada puerto el presente decreto.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en México, á 1º de Diciembre de 1867.—*Benito Juarez.*—Al C. José María Iglesias, Ministro de Hacienda y Crédito público.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 1º de 1867.—*Iglesias.*

Número 176.

Reglamento de 7 de Diciembre de 1867

para la seguridad, policía, uso y conservacion de los caminos de fierro.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien expedir el siguiente reglamento:

Art. 1º Siendo un deber del Gobierno dictar las medidas necesarias para la seguridad, policía, uso y conservacion de los caminos de fierro, los que ya están construidos ó que en lo sucesivo se construyeren, se sujetarán á las disposiciones siguientes:

Art. 2º El trazo de los caminos de fierro no se hará sobre los caminos públicos, si no es en casos excepcionales y bajo las condiciones que tuviere á bien disponer el Gobierno.

Art. 3º En los puntos en que un ferrocarril atraviese el camino comun al mismo nivel, se establecerán barreras que estarán al cuidado de sus respectivos guardas.

Art. 4º Se conservarán siempre en buen estado el ferrocarril y sus dependencias, poniendo para su buen servicio y vigilancia el número de guardas necesario.

Art. 5º Se establecerán muelles en donde convenga tenerlos y esta-

ciones cómodas y decentes en todos los puntos de embarcaderos. Las estaciones serán iluminadas en la noche, hasta que haya pasado el último tren.

Art. 6º Las locomotivas se colocarán siempre á la cabeza de los trenes.

Art. 7º En los convoyes que conduzcan viajeros, no se admitirá ninguna materia que pueda dar lugar á explosiones ó á incendios.

Art. 8º Los conductores guardafrenos se pondrán en comunicacion con el maquinista para dar en caso de accidente la señal de alarma, empleando para ello los medios convencionales adoptados para tal objeto.

Art. 9º Cada locomotiva tendrá un reloj para la exactitud en el servicio de los ferrocarriles.

Art. 10. Ántes de la partida del tren, el maquinista se asegurará que todas las partes de la locomotiva y del ténder ó carro de alijo para combustible y agua, se hallan en buen estado, y de que funciona bien el freno de este ténder. La misma verificacion se hará por los conductores guardafrenos, en lo que respecta á los carruajes y á los frenos de estos carruajes.

Art. 11. Ningun convoy deberá partir de una estacion ántes de la hora designada por el reglamento respectivo.

Art. 12. En los puntos en que el maquinista no pueda ver bien á una distancia suficiente, se pondrán señales que le adviertan los pasos difíciles, á fin de que luego que las perciba disminuya el movimiento del tren.

Art. 13. Los trenes no podrán detenerse sino en los lugares de estacion designados para el servicio de los viajeros ó de las mercancías, á no ser el caso de un accidente, de fuerza mayor ó de reparacion de la línea.

Art. 14. Los ferrocarriles deberán tener un telégrafo para su servicio.

Art. 15. Se colocarán á lo largo del camino durante el dia y la noche, tanto para conservarlo como para la vigilancia de la via, los guardas de que habla el art. 4º, para asegurar el libre curso de los trenes y la trasmision de las señales, de las que deberán estar provistos para anunciar, sea de dia ó de noche, si la via está libre y en buen estado,

si el maquinista debe disminuir el movimiento ó si debe detener inmediatamente el tren.

Art. 16. En el caso de que un tren ó una máquina aislada se detenga sobre la via por causa de accidente, se hará la señal de detencion á la distancia de 500 metros, ántes del punto en que haya acontecido.

Art. 17. En la aproximacion de las estaciones, de los pasos á nivel, de las curvas y de los subterráneos, el maquinista hará sonar el silbato de vapor para advertir que se acerca el tren. Lo mismo se practicará siempre que la via no parezca completamente libre.

Art. 18. Ninguna persona que no sea el maquinista ó el atizador podrá subir en la locomotiva ó en el ténder.

Art. 19. Las empresas de ferrocarriles tienen obligacion de efectuar con cuidado y exactitud los trasportes de mercancías, bestias y objetos de toda clase que les sean confiados.

Art. 20. Siempre que suceda un accidente en un ferrocarril, sea por descuido de los empleados de él, mala construccion del camino ó por infraccion de las prevenciones contenidas en este reglamento, se hará efectiva la responsabilidad de la Empresa, para lo cual se procederá á hacer la debida averiguacion por el juez respectivo, á fin de que segun el resultado que ella diere, se aplique al responsable la pena correspondiente, que podrá ser pecuniaria ó corporal, segun las circunstancias del hecho.

Art. 21. Las compañías de ferrocarriles están obligadas á someter á la aprobacion del Gobierno las tarifas y los reglamentos que formen para el servicio y explotacion de los caminos de fierro.

Art. 22. Los que echaren sobre la via férrea piedras ú otros objetos cualesquiera que sean que puedan producir descarrilamientos ú otro accidente los que robaren rieles, los clavos con que están asegurados ó cualesquiera otros de los objetos colocados en la via para darle seguridad; y los que desvien los rieles, quiten los durmientes ó causen algun otro daño en la via férrea, por el que se comprometa la seguridad de los pasajeros, serán consignandos al juez competente, para que se les juzgue y castigue segun las circunstancias y gravedad del delito.

Art. 23. Ningun trabajo podrá emprenderse para el establecimiento de caminos de fierro y de sus dependencias, sin la previa autorizacion del Gobierno general. Los proyectos de todos los trabajos que se han de ejecutar se presentarán por duplicado al Ministerio de Fomento, para obtener su aprobacion: uno de estos ejemplares se devolverá á la Compañía con el visto bueno del Ministro. Ántes de la ejecucion como durante ella, la Compañía tendrá la facultad de proponer á los proyectos aprobados las modificaciones que estime útiles; pero estas modificaciones no se llevarán á efecto sino mediante la aprobacion del Gobierno.

Art. 24. El plano y el perfil de un proyecto de via férrea comprenderá:

I. Un plano general con escala de $\frac{1}{10,000}$

II. Un perfil longitudinal con escala de $\frac{1}{5,000}$ para las longitudes y de $\frac{1}{1,000}$ para las alturas. Debajo de este perfil se indicará por medio de tres líneas horizontales dispuestas al efecto, lo siguiente:

Las distancias kilométricas del camino de fierro, contadas desde su orígen.

La longitud é inclinacion de cada pendiente ó rampa.

El radio correspondiente á cada una de las curvas del trazo.

III. Los perfiles traversales en las curvas de la via.

Art. 25. El ancho de la via entre los bordes interiores de los rieles, deberá ser de un metro cuarenta y cinco centímetros ($1,^{m}45$). En donde hubiere dos vias, el ancho de la entrevia, medida entre los bordes exteriores de los rieles, será de dos metros ($2,^{m}00$).

Art. 26. El ancho de las partes comprendidas de cada lado entre el borde exterior del riel y la arista superior del terraplen, será de un metro ($1,^{m}00$) por lo ménos.

Art. 27. Se dejará al pié de cada talud del terraplen, una banqueta de 50 centímetros ($0^{m}50$) de ancho.

Art. 28. La Compañía establecerá á lo largo del camino de fierro los fosos ó alcantarillas que se consideren necesarios para que reciban las aguas del camino.

Art. 29. El radio mínimum de las curvas será de 100 metros.

Art. 30. El máximum de inclinacion en las pendientes y rampas será de tres por ciento.

Art. 31. No se permitirá que se ponga al servicio público, sino despues de haberse embalastrado el tramo; quedando los travesaños cubiertos en toda su extension.

Art. 32. Tampoco se permitirán ántes de haberse puesto á prueba, los puentes, viaductos y alcantarillas.

Art. 33. La Compañía no empleará en la ejecucion de las obras sino materiales de buena calidad, debiendo conformarse á todas las reglas del arte, para tener una construccion perfectamente sólida.

Art. 34. A medida que los trabajos se terminen en tramos del ferrocarril, susceptibles de ponerse útilmente al uso público, la Compañía dará parte al Gobierno, quien despues del reconocimiento que mande practicar, concederá ó negará el permiso para que se pongan los tramos en explotacion.

Art. 35. Las empresas de ferrocarriles presentarán al Ministerio de Fomento, en el mes de Enero de cada año, un informe que contenga las noticias siguientes:

1ª Los nombres de los accionistas y lugar de su residencia, hasta donde sea posible inquirirlo.

2ª Los nombres y residencia de los directores y demas empleados de la Compañía.

3ª El importe del capital suscrito y la cantidad que se hubiere pagado.

4ª El importe de lo que el Gobierno mexicano hubiere dado como subvencion á la Empresa.

5ª Una descripcion de la via construida, obras de arte que se hayan ejecutado, estado que guarda y el costo que haya tenido.

6ª Informe de lo recibido por pasajeros en la via.

7ª Informe de lo recibido por carga en la misma.

8ª Informe de los gastos de la Compañía.

9ª Informe de las deudas de la Compañía, expresando la clase de ellas.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio nacional de México, á siete de Diciembre de mil ochocientos sesenta y siete.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 7 de 1867.—*Balcárcel.*

Número 177.

Decreto de 5 de Enero de 1868

de la Legislatura del Estado de Veracruz, poniendo á cargo del Ejecutivo del mismo, el fomento del ferrocarril de Jalapa.

EL C. FRANCISCO HERNANDEZ Y HERNANDEZ, Gobernador constitucional del Estado libre y soberano de Veracruz, á sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso del Estado se ha servido dirigirme, con esta fecha, el decreto siguiente:

Número 79.—El Congreso del Estado libre y soberano de Veracruz, en nombre del pueblo, decreta:

Art. 1º El Gobierno del Estado procurará tomar á su cargo el fomento del camino de fierro de Jalapa que construye D. Ramon Zangróniz.

Art. 2º El Ejecutivo entrará en arreglos con dicho Sr. Zangróniz, ya para comprar la parte que tiene construida y el privilegio, ya para celebrar con él otro convenio que dé por resultado la violencia en la ejecucion de los trabajos.

Art. 3º El Ejecutivo procederá desde luego á excitar á los ciudadanos del Estado á fin de ver con qué cantidades pueden suscribirse como accionistas para la más pronta ejecucion de este proyecto.

Art. 4º Arreglados los preliminares del contrato, dará cuenta con ellos á la Legislatura para su aprobacion, y caso de ser aprobados, la misma Legislatura determinará los fondos que deben dedicarse á esta empresa.

Dado en la H. Veracruz, á 5 de Enero de 1868.—*Alejandro del P. y Troncoso*, diputado presidente.—*Félix Aburto*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su exacta observancia.

H. Veracruz, Enero 5 de 1868.—*Francisco H. y Hernandez.*—*Juan N. Bello*, oficial 1º

Número 178.

Circular de 24 de Enero de 1868

relativa al envío de datos pertenecientes á las cantidades que del Erario nacional haya recibido el concesionario del ferrocarril de Veracruz.

Dispone el C. Presidente de la República que remita vd. á esta Secretaría, á la mayor brevedad posible, los datos que tenga esa aduana, y sean relativos:

1º A las cantidades que del Erario nacional haya recibido el concesionario del ferrocaaril de Veracruz, por el 20 por 100 adicional que con destino á mejoras materiales se cobra en las aduanas marítimas y fronterizas.

2º A lo que en las mismas aduanas se haya entregado en acciones del ferrocarril, por el derecho adicional, de 15 por 100 que sustituyó al 25 por 100 de amortizacion de la deuda pública.

3º A los derechos de importacion que el concesionario hubiera debido pagar por los efectos que ha introducido libres, en virtud de la franquicia que le concedieron los decretos de 31 de Agosto de 1857, 5 de Abril de 1861 y 27 de Noviembre de 1867, así como tambien durante el llamado Imperio.

4º Al monto de los derechos de las sumas que ha exportado desde 31 de Agosto de 1857.

5º A la cantidad de bonos de la deuda interior que se hayan entregado en la Tesorería general, en cumplimiento del art. 22 del primero de los decretos citados.

6º A la cantidad que el jefe del ejército frances reclamó al llamado

Imperio, por la obra que, para el trasporte de sus tropas, emprendió entre San Juan y Paso del Macho, en el Estado de Veracruz.

7º A la liquidacion que se haya hecho respecto de las cantidades mencionadas.

8º Al número y valor de los cupones de réditos que el concesionario haya entregado.

9º A la suma á que ascienden las cantidades que ha recibido la Empresa, por el sobrante del fondo de minería, que le concedió el art. 36 del decreto de 31 de Agosto de 1857.

10º A las cantidades que, segun se dice, recibió la Empresa, del ejército frances, á su retirada, y de todas aquellas sumas que por distintos conceptos hubiese recibido de las rentas nacionales.

De suprema órden lo digo á vd. para su cumplimiento.

Independencia y Libertad. México, Enero 24 de 1868.—*Romero.*—C. Administrador de la aduana de. . . . .

Número 179.

Decreto de 23 de Mayo de 1868

autorizando á D. Ramon Zangróniz para continuar construyendo el ferrocarril de Veracruz á Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República mexicana.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

EL C. BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

El Congreso de la Union decreta:

Art. 1º Se autoriza á D. Ramon Zangróniz para seguir construyendo y para explotar por su cuenta y riesgo, durante sesenta y cinco años, que comenzarán á contarse desde el 1º de Enero de 1871, un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

Art. 2º La línea entre Veracruz y Perote se establecerá por traccion animal, y la de Perote á Puebla para locomotivas de vapor.

El menor peso de los rieles en todo el camino, será de 28 kilógramos por metro.

El radio mínimo de las curvas será, en la parte explotable por traccion animal, de 25 metros, y de 90 metros en la parte para locomotivas de vapor.

La pendiente mayor de la via férrea será de 8 por 100 para la explotacion por traccion animal, y para la explotacion con las locomotivas de vapor de 4 por 100.

Art. 3º El ferrocarril se divide en tres secciones: la primera de Veracruz á Jalapa, la segunda de Jalapa á Perote, y la tercera de Perote á Puebla. El tramo de Veracruz hasta Paso de Ovejas deberá estar concluido y en explotacion para el 30 de Julio del presente año; hasta Jalapa el 30 de Junio de 1869; hasta Perote el 31 de Diciembre del mismo, y hasta Puebla el 31 de Diciembre de 1870.

Ningun tramo podrá ponerse en explotacion sin previo permiso del Ejecutivo, cuyo permiso se concederá en vista del informe de uno ó más ingenieros nombrados para reconocer la via y declarar si se ha construido con entera sujecion á las prescripciones de esta ley y de su reglamento, que será expedido por el Ministerio del ramo.

Art. 4º Para facilitar la construccion del ferrocarril de que trata esta ley, se concede á D. Ramon Zangróniz una subvencion que se pagará en la tesorería general, á medida que se vayan poniendo en explotacion tramos de cinco kilómetros.

La subvencion será de cinco mil pesos por kilómetro, y se liquidará con sujecion á los informes rendidos por los ingenieros que inspeccionen los tramos, tomándose sin embargo por máximum de las distancias, las siguientes:

De Boca de Potrero á Paso de Ovejas.....	23	kilómetros.
De Paso de Ovejas á Jalapa.....	70	,,
De Jalapa á Perote.....	50	,,
De Perote á Puebla.....	120	,,
Total.....	263	kilómetros.

Art. 5º La subvencion acordada en el artículo anterior, es reembolsable á la nacion, y causará un interes de 6 por 100 al año. La subvencion y sus intereses se amortizarán con el 10 ó 15 por 100 de los productos brutos de la via, cuyo descuento comenzará á hacerse por lo relativo á cada seccion, á los noventa dias de pagada la subvencion respectiva.

El descuento será de 15 por 100 despues de los primeros cinco años de terminado el camino.

El interes que cause la subvencion de la via entre Veracruz y Jalapa, y el 10 por 100 de amortizacion correspondiente á las secciones que sucesivamente vayan poniéndose en explotacion, hasta terminar la obra, se admitirán por el concesionario en parte de pago de la subvencion que deberá percibir por los tramos de Jalapa á Perote y Puebla.

El Ejecutivo nombrará un empleado que, á expensas del concesionario, intervenga en la formacion de las cuentas de la Empresa, para asegurar los derechos de la nacion.

Art. 6º La via podrá establecerse sobre el camino carretero y sus obras de arte, dejando expedita para el tráfico ordinario una zona de diez metros de ancho por lo ménos, en las partes que el camino tenga actualmente esa anchura. Cuando ésta sea de ménos de diez metros, ó no pueda dejarse libre la zona designada, el ferrocarril deberá quedar al nivel de la carretera en la parte que ha de explotarse por traccion animal, para facilitar el libre tránsito de los carruajes ordinarios sobre el ferrocarril mismo.

Los puentes de la carretera no podrán usarse en la parte que se explote por locomotivas, sino previo permiso del Ejecutivo, quien lo concederá en vista de informes de peritos.

En los tramos explotados por locomotivas, el ferrocarril deberá quedar enteramente separado de la carretera por cerca ó foso, en los términos que designe el reglamento.

El concesionario queda obligado á reponer en su estado primitivo los caminos nacionales ó particulares que con sus trabajos haya tenido que modificar.

Art. 7º Se ceden al concesionario los terrenos de propiedad federal que sean necesarios para la construccion de la via y sus dependencias.

Los terrenos de propiedad particular, necesarios para la construccion del ferrocarril, los adquirirá la Empresa mediante solicitud que hará al Ejecutivo, quien podrá decretar la expropiacion por causa de utilidad pública conforme á las leyes.

Art. 8º El concesionario está obligado á conservar la via en buen estado durante el período de la concesion, y particularmente en los

cinco últimos años; si no lo hiciere, el Ejecutivo podrá obligarlo á las reposiciones necesarias, que podrán hacerse de oficio, en caso de omision de la Empresa despues del requerimiento respectivo, á su costa, y pagando además una multa que será, en cada caso, igual al monto de la reparacion.

Trascurrido el período de la concesion, y por el solo hecho de haber ésta terminado, el Ejecutivo se subrogará al concesionario en todos sus derechos sobre la via férrea y sus inmuebles, y entrará inmediatamente en posesion de todos sus productos.

El material rodante y de explotacion se clasificará y valorizará por peritos nombrados respectivamente por el Ejecutivo y la Empresa, debiendo ésta entregar, y el Ejecutivo tomar, todo lo que, segun el juicio de dichos peritos, fuere necesario para la explotacion del camino, á precio de valúo, garantizando el Ejecutivo á la Empresa su importe sin causa de réditos con el total del producto de la via, deducidos los gastos de administracion y conservacion.

El concesionario queda obligado á entregar al fin de la concesion el camino y sus inmuebles en buen estado; y en el caso de que dentro de los últimos cinco años de su duracion descuidare las reparaciones necesarias al buen servicio de la via, el Ejecutivo tendrá el derecho de apropiarse todos los productos, haciendo tambien efectiva en tal caso la fianza de que se hablará en el art. 14 de esta ley, y cuyo importe corresponderá en tal caso al erario.

Art. 9º Esta concesion caduca:

I. Por hipotecarla, cederla ó enajenarla en todo ó en parte á un gobierno extranjero.

II. Por hipotecarla, cederla ó enajenarla á cualquier individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del Gobierno federal.

III. Por la suspension absoluta de los trabajos durante dos meses en toda la línea, sin causa justificada ante el Gobierno federal.

IV. Por no llenar el concesionario las prescripciones que le impone esta ley, ó si no termina las obras en los plazos fijados en el art. 3º

En caso de caducidad, se rematará al mejor postor la conclusion de

la obra con las partes ejecutadas, entregándose al concesionario cesante la parte que le corresponda del precio obtenido en el remate.

Art. 10. Las obligaciones que contrae el concesionario se suspenderán si sobreviniere fuerza mayor, debiendo justificarse ésta ante el Ejecutivo dentro del término de dos meses de haber comenzado el impedimento, y por el solo hecho de la falta de justificacion no podrá ya alegarse en ningun tiempo la existencia del caso fortuito ó fuerza mayor. Igualmente deberá justificarse ante el Ejecutivo por la Empresa, que los trabajos de la via continuaron dentro del primer mes de haber cesado el impedimento que motivó la suspension.

Art. 11. Se concede al empresario la autorizacion de percibir los precios de trasporte que en seguida se determinan, los que estarán en vigor siempre que sean menores ó iguales á los que la ley fije para el ferrocarril entre México y Veracruz por Orizaba.

TARIFA DE PASAJES.

1ª clase, de Veracruz á Jalapa	$ 6 50
,, ,, ,, ,, ,, Perote	8 00
,, ,, ,, ,, ,, Puebla	13 50
2ª clase, de Veracruz á Jalapa	4 00
,, ,, ,, ,, ,, Perote	5 00
,, ,, ,, ,, ,, Puebla	8 00

TARIFA DE MERCANCÍAS.

De Veracruz á Jalapa	$ 3 60	por carga de 16 @
,, ,, ,, Perote	5 00	,, ,, ,, ,, ,,
,, ,, ,, Puebla	7 00	,, ,, ,, ,, ,,

Las mercancías que se hayan de trasportar se dividirán cada dos años, en dos clases, por una Comision de cinco miembros, siendo dos de ellos nombrados por el Ministerio del ramo, otros dos por la Empresa, y el quinto por los cuatro nombrados.

La tarifa anterior expresa el mayor flete para las mercancías de primera clase, y para las segundas se hará á dicha tarifa un rebajo que no será menor de 10 por 100.

Los niños de ménos de tres años no pagarán nada, con tal que sean llevados en los brazos; los de tres á diez años pagarán la mitad de los precios de tarifa.

En los tramos parciales será proporcional al número de kilómetros el cobro por pasajeros y mercancías.

Los efectos nacionales gozarán de un 20 por 100 de rebaja en las tarifas de los fletes de subida establecidas, ó sea de Veracruz á Puebla. Los rieles que para la construccion de ferrocarriles se introdujeren con autorizacion del Gobierno federal, pagarán solamente el 70 por 100 de flete de la última clase. Se cuidará de impedir, por medio del reglamento, el abuso ó fraude á que esta cláusula pueda dar lugar.

Los fletes de bajada serán la mitad de los establecidos en la tarifa de mercancías.

Art. 12. El trasporte de la correspondencia se hará gratuitamente por la Empresa.

Art. 13. El concesionario queda sujeto á las leyes de ferrocarriles vigentes, ó que se dictaren en lo sucesivo, y á los reglamentos generales de policía y de vias de comunicacion decretados ó por decretar.

Art. 14. Como garantía de ejecucion de las obras del camino de fierro, conforme á las condiciones estipuladas en esta concesion, el concesionario dará una fianza de veinte mil pesos á satisfaccion del Ejecutivo, la cual no le será cancelada sino despues de haber terminado la concesion y de entregado el camino conforme á esta ley. En caso de que la concesion caducare, ó de que no se cumpla con las prescripciones del art. 8º, la fianza se hará efectiva y su monto pertenecerá á la nacion.

Art. 15. D. Ramon Zangróniz y cualquiera otra persona ó Compañía que pueda sucederle mediante la aprobacion del Supremo Gobierno, así como todos los extranjeros, los sucesores de éstos que tomen parte en la Empresa como accionistas, empleados ó con cualquiera otro

carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiera; no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derecho de extranjería, ni tendrán, aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS.

Art. 16. El tramo de Veracruz á Boca de Potrero, que se halla actualmente en explotacion, será examinado por ingenieros que nombre el Ejecutivo, sin que por el expresado tramo se dé subvencion al concesionario, pues ésta tendrá lugar únicamente por los tramos que en lo de adelante se construyan y pongan en explotacion.

Se practicará una liquidacion de lo que el concesionario haya recibido hasta la fecha por via de subvencion, y el monto que resultase causará réditos y será reembolsable á la nacion, en los términos prevenidos en el art. 5º, quedando sin valor ni efecto cualesquiera documentos ú órdenes de pago expedidos á favor del concesionario á título de subvencion con anterioridad á esta ley.

Art. 17. Los mexicanos serán ocupados de preferencia por la Empresa, debiendo formar en todo caso la mitad del número de personas empleadas en cada uno de los ramos de la negociacion.

Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Mayo 23 de 1868.—*Francisco Zarco*, diputado presidente.—*Joaquin M. Alcalde*, diputado secretario.—*José Diaz Covarrúbias*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su cumplimiento. Palacio del Gobierno general. México, Mayo 25 de 1868.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Mayo 26 de 1868.—*Balcárcel.*

Número 180.

Reglamento de ferrocarriles en Junio 20 de 1868.

En virtud del art. 3º de la ley de 23 de Mayo del presente año, esta Secretaría ha formado el siguiente reglamento, que se ha servido aprobar el C. Presidente de la República, para que se sujete á él la Empresa del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa.

Art. 1º Antes que D. Ramon Zangróniz proceda á la construccion del camino de que es concesionario, presentará al Ministerio de Fomento los planos y perfiles de que habla el art. 23 del reglamento de 7 de Diciembre de 1867, para los fines que en él se expresan. Si al verificar el exámen de los proyectos presentados, hubiere algunas rectificaciones que hacer, el Gobierno nombrará un ingeniero expensado por la Empresa, para que practique las operaciones necesarias en los puntos que al efecto se le demarquen.

Art. 2º Los dibujantes del proyecto se sujetarán á las reglas especificadas en el art. 24 del mismo reglamento, y para la construccion del camino se observarán las prevenciones contenidas en los artículos del 25 al 30 inclusive.

Art. 3º Luego que esté concluido alguno de los tramos á que se refiere el art. 4º del decreto de 23 de Mayo último, D. Ramon Zangróniz dará el aviso correspondiente al Ministerio de Fomento, para que éste haga el nombramiento del ingeniero que debe calificar las obras ejecutadas; y si ellas merecieren la aprobacion del Gobierno, se comunicará así al Ministerio de Hacienda, á fin de que la Tesorería abone á la Empresa la subvencion equivalente al tramo construido.

Art. 4º Cuando la carretera tenga ménos de diez metros de ancho, el ingeniero de la Empresa, de acuerdo con el nombrado por el Gobierno, deberán determinar las obras que se han de ejecutar previamente en el camino, para que los rieles se coloquen al nivel de éste y no se entorpezca el libre y seguro tráfico del público. Antes de proceder á la construccion de aquellas obras, deberá obtenerse la aprobacion de este Ministerio.

Art. 5º En los tramos en que se empleen las locomotivas se establecerán barreras á lo largo del ferrocarril, para que por medio de ellas quede separado de la carretera.

Art. 6º Los fosos y alcantarillas de los caminos públicos no podrán ser cegados en todo ni en parte por el ferrocarril ó por alguna de sus obras.

Art. 7º En caso de verificarse el remate de que habla la última fraccion del art. 9º de la concesion, deberá tenerse presente, para los efectos del art. 5º de la misma, el capital que corresponde al Gobierno por lo que haya pagado de subvencion al Erario nacional.

Art. 8º Los dueños de los efectos nacionales que se trasporten de Veracruz á Puebla, y que gozan el 20 por 100 de rebaja en los fletes, segun lo expresa el art. 11, son responsables para con la Empresa de los abusos que cometan, debiendo pagar á ésta el duplo del importe del flete sin deduccion alguna, si se descubre y comprueba debidamente que se han sustituido efectos extranjeros á los nacionales.

Art. 9º La introduccion de rieles, autorizada por el Gobierno general, se acreditará con el certificado correspondiente del Ministerio de Fomento.

Lo que comunico á vd. para los efectos consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Junio 20 de 1868.—*Balcárcel.* —Sr. D. Ramon Zangróniz.—Veracruz.

Número 181.

Comunicacion de 24 de Junio de 1868

en que D. Ramon Zangróniz dice no estar obligado á cumplir con los arts. 23 y 24 del reglamento de ferrocarriles.

Ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote.—Ciudadano Ministro.—En contestacion á su oficio de 20 del presente mes, tengo que hacer observar á vd., que desde principios de Agosto del año pasado, remití á ese Ministerio los planos y perfiles de 26 kilómetros de ferrocarril partiendo de Veracruz; y como en estos 26 kilómetros están comprendidos los 5 construidos nuevamente, desde Boca de Potrero, no he dejado de cumplir con los arts. 23 y 24 del reglamento de ferrocarriles, expedido el 7 de Diciembre del mismo año.

Además, ningun reglamento, hecho ni por hacer, puede contradecir la esencia de la concesion, y ésta, autorizándome á construir el ferrocarril sobre el camino carretero y sus obras de arte, hace completamente inútil la entrega de los planos y perfiles anticipadamente, pues ese Ministerio tiene en su poder los planos y perfiles de todas las carreteras, y éstos han de ser los del ferrocarril, salvo muy pequeñas modificaciones que están indicadas por las mismas obligaciones que se le imponen al concesionario. Por esta razon, parece ser muy suficiente la entrega de los planos y perfiles definitivos de un tramo, despues de concluido éste, no pudiendo en ningun caso las modificaciones dar márgen á discusion, pues, repito, tienen que estar sujetas á las obligaciones minuciosas definidas en la misma concesion. No se comprende qué interes puede tener el Gobierno en exigir anticipadamente lo que ya conoce, y lo que forzosamente se ha de modificar algo en la ejecu-

cion, como se modifican los planos de cuantos ferrocarriles se construyen.

Es evidente que al hacerse la concesion de 23 de Mayo, ha sido la mira del legislador dotar cuanto ántes al país de una mejora que requiere, con urgencia, el pésimo estado de estas carreteras. El plazo estipulado para llegar á Paso de Ovejas principalmente, demuestra claramente su pensamiento, y da á suponer que la ejecucion de la ley no habia de encontrar dilacion alguna, sino muy al contrario, ayuda y proteccion de toda clase, para llegar al fin que se han propuesto los poderes de la nacion al dar la concesion. ¿Cómo podria construirse, no digo el tramo de Paso de Ovejas para el 31 de Julio, pero ni tampoco el de Jalapa para Julio del año entrante, si tengo que cumplir con los requisitos de los arts. 23 y 24 del reglamento, con respecto á los planos y perfiles de todo el camino?

Estos requisitos sólo demandan un año de tiempo. Dificil seria, pues, que á los dos meses de promulgada la ley, quedasen construidos 23 kilómetros de ferrocarril; y como no se puede suponer que la ley exija cosas tan fuera de razon, hay que admitir forzosamente, que los arts. 23 y 24 del reglamento de Diciembre y el art. 1º del reglamento de 20 del presente, que se sirve vd. acompañarme, están en contradiccion con el espíritu de la concesion de 23 de Mayo, y por lo tanto no son admisibles en este caso.

Por las razones expuestas, espero que se servirá vd. modificar su resolucion, y nombrará vd. al ingeniero que ha de recibir los 5 kilómetros á que me he referido, pues de lo contrario, tendré que suspender la obra y se originarán perjuicios de gran consideracion, y de los cuales no puedo ser responsable.

En cuanto al atentado cometido contra el ferrocarril urbano por algunos individuos que se llaman cargadores, me dice vd. que puedo ocurrir á quien corresponda, para obtener la reparacion conveniente.

La reparacion que han de dar los tribunales á D. Ramon Zangróniz, ha de ser lenta, por mil razones que no son aquí del caso. Las exigencias del país, las del comercio, las del ferrocarril de Jalapa, por ejem-

plo, no pueden conformarse con una reparacion de esta clase, y al suplicar á vd., ciudadano Ministro, interviniese en el negocio, lo hice como concesionario del ferrocarril de Veracruz á Puebla, por Jalapa y Perote; lo hice porque me parece que á nadie mejor que al ciudadano Ministro de Fomento, le corresponde tomar parte en un asunto de cuya resolucion depende que haya ó no ferrocarril en el país; hablo de éstos cuyo material tenga que pasar por el muelle de Veracruz. Los llamados cargadores arrancaron 175 metros de via férrea, y es el caso hoy en dia, que dos infelices tienen que cargar á hombro un riel de 18 á 20 arrobas y llevarlo un trecho de 175 metros para alcanzar los wagones del ferrocarril urbano, con riesgo de su existencia, pues ya hemos visto en el muelle de Veracruz caerse un cargador y quedar degollado por el riel que cargaba. Para introducir de este modo el material suficiente para dar abasto solamente á 500 trabajadores empleados en la construccion de un ferrocarril, no bastarian todos los cargadores de Veracruz, admitiendo que consintieran en ocuparse en cargar rieles, lo que no quieren hacer en general.

A este punto de vista principalmente me he tomado la libertad de llamar la atencion del ciudadano Ministro de Fomento, sobre el escándalo del muelle, que subsiste como si fuera la cosa más justa y más natural del mundo. Pero no pudiendo intervenir en ello el ciudadano Ministro, no habiéndome, por otro lado, concedido el permiso que solicito desde hace tiempo, de establecer un muelle en la Caleta para la descarga del material de Veracruz á Puebla, me veo en el caso de declarar solemnemente, que semejante estado de cosas constituye otro caso de fuerza mayor que no permite construir el camino en los plazos señalados, y que deberá ser tomado en cuenta cuando se avalúen los perjuicios que son la consecuencia del atropellamiento del 26 de Mayo, cuyos autores se pasean impunemente por las calles de Veracruz.

Libertad é Independencia. Veracruz, Junio 24 de 1868.—*Ramon Zangróniz.*—C. Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—México.

Número 182.

Contestacion de 2 de Julio de 1868

en que la Secretaría de Fomento manifiesta á D. Ramon Zangróniz, estar obligado á cumplir con el Reglamento de ferrocarriles, como empresario del de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Impuesto el C. Presidente de la República de la nota de vd. de 24 del próximo pasado, en la cual pretende vd. probar que no está obligado á obedecer las prevenciones de los artículos 23 y 24 del Reglamento de ferrocarriles, expedido en 7 de Diciembre del año próximo anterior, y 1º del de 20 de Junio último, ha tenido á bien acordar conteste á cada una de las partes que contiene la citada nota.

Es innegable la obligacion que tiene vd. de sujetarse al primer Reglamento mencionado, y esto lo demuestra el art. 12 de la concesion, el cual previene: «que se sujetará el concesionario á las leyes de ferrocarriles vigentes ó que se dictaren en lo sucesivo, y á los reglamentos generales de policía y vias de comunicacion decretados ó por decretar.»

Además, la fraccion 2ª del art. 3º de la misma concesion previene, que ningun tramo pueda ponerse en explotacion sin previo permiso del Ejecutivo y con total sujecion á las prescripciones de la ley y de su Reglamento, el cual, añade, «será expedido por el Ministerio del ramo.» Así pues, el de mi cargo, al expedir el Reglamento de 20 de Junio último, no ha hecho más que cumplir con un deber que la ley le impuso, y en cualquiera de los dos casos que he considerado, se encuentra

la obligacion que tiene vd. de presentar los planos que se le han pedido.

Expone vd. que en Agosto del año anterior presentó los correspondientes á veintiseis kilómetros de via; pero es de advertir que no teniendo aún permiso en aquella fecha para su construccion, aquellos documentos no presentaban interes alguno para este Ministerio, el que por lo mismo, no se ocupó de ellos.

Asienta vd. que, por otra parte, es innecesaria la presentacion de tales documentos, puesto que debiendo construirse sobre la carretera nacional, el Ministerio posee ya todos los datos correspondientes; pero aun en ese caso es indispensable la presentacion de los formados para la construccion de la via férrea, porque sólo su exámen puede darle á conocer si en el trazo ó perfiles se cumplieron las prevenciones de los artículos 2º y 6º de la concesion.

Respecto del atentado cometido por los cargadores del muelle de ese puerto, es de advertir que el art. 22 del Reglamento de 7 de Diciembre previene, que los que causen algun daño en la via sean consignados al juez á quien corresponda, para que los juzgue y castigue, segun las circunstancias y gravedad del delito. No puede, pues, el Gobierno general ingerirse en ese negocio, que es del resorte del Poder Judicial, independiente de los demas de la Federacion, y la única parte que le corresponde tomar en el asunto, es dirigirse al Gobierno del Estado, como lo verifica en esta fecha, recomendándole que dicte las disposiciones convenientes para que los culpables sean sometidos al juez competente.

Independencia y Libertad. México, Julio 2 de 1868.—*Balcárcel.*—Sr. D. Ramon Zangróniz.—Veracruz.

Número 183.

Resolucion de 7 de Julio de 1868

para que las acciones del ferrocarril de México á Chalco se extiendan en papel sellado.

Administracion general de papel sellado.—Dirigida una consulta al Ministerio de Hacienda sobre si las acciones del ferrocarril de Chalco deben ser extendidas en el papel sellado correspondiente, conforme á las leyes del ramo, ha recaido la resolucion siguiente:

«Dí cuenta con el oficio de vd. de 23 del actual, en el que consulta si el art. 12 de la ley de 26 de Abril de 1861 exceptúa del uso del papel sellado á la Empresa del ferrocarril de México á Chalco, y en su vista, el C. Presidente ha tenido á bien acordar se conteste á vd., como lo hago, que la concesion á que se refiere la Empresa no ha derogado ni modificado la ley que establece el uso del papel sellado en las acciones del ferrocarril, y que además, siendo dicho papel una garantía para los accionistas, aun á la misma Empresa le es conveniente usarlo, motivos por los cuales debe esa Administracion general exigirle el cumplimiento de la ley.»

Lo que pongo en conocimiento del público, manifestando á los tenedores de dichas acciones que, segun el tenor de la suprema resolucion inserta, deben presentar esos documentos para su legalizacion, á esta oficina, dentro del plazo de un mes, los residentes en el Distrito federal, y á los Administradores principales de la renta, para que vengan por su conducto, los que se hallan en los Estados; en la inteligencia de que, sin el sello correspondiente, quedan sujetos dichos documentos á las penas que impone la ley de 14 de Febrero de 1856.

México, Julio 7 de 1868.—*J. Enciso.*

Número 184.

Decreto de 7 de Setiembre de 1868

por el cual la Legislatura de Veracruz aprueba las bases acordadas con el concesionario del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa.

EL C. FRANCISCO HERNANDEZ Y HERNANDEZ, Gobernador constitucional del Estado libre y soberano de Veracruz Llave, á sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso del Estado se ha servido dirigirme el decreto siguiente:

Número 109.—El Congreso del Estado libre y soberano de Veracruz Llave, en nombre del pueblo decreta:

Artículo único. Se aprueban las bases acordadas por el Ejecutivo con el concesionario del ferrocarril de esta Ciudad á Puebla, pasando por Jalapa, que presentó en su iniciativa de 1º del corriente; autorizándosele al efecto para que, con arreglo á ellas, proceda al otorgamiento de la escritura correspondiente, y cuyas bases se publicarán al calce de este decreto.

Dado en el salon de sesiones de la H. Legislatura. H. Veracruz, Setiembre 4 de 1868.—*José M. Mena*, diputado presidente.—*Félix Aburto*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima y publique para su observancia. H. Veracruz, Setiembre 7 de 1868.—*Francisco Hernandez y Hernandez.* —*Cárlos de Gagern*, secretario.

BASES QUE SE CITAN EN EL ANTERIOR DECRETO.

1ª El Gobierno del Estado suscribe por ahora en la Empresa del Sr. Zangróniz, quinientas acciones de á cien pesos cada una, por valor de cincuenta mil pesos.

2ª El pago de estos cincuenta mil pesos se hará desde luego, endosando al Sr. Zangróniz créditos por igual cantidad contra el Gobierno federal.

3ª Con este auxilio se compromete el concesionario á terminar, para el 31 de Diciembre del presente año, el tramo de esta ciudad á Paso de Ovejas.

4ª La Empresa trasportará las tropas, material de guerra ú otro, y todo lo perteneciente al Estado, cargándole solamente por flete la mitad de los precios que le concede la tarifa.

5ª Igualmente viajarán por los trenes de la Empresa, por la mitad del precio de tarifa, todos los empleados ó funcionarios del Estado en comision.

6ª Para que el Gobierno del Estado esté representado en la Junta Directiva de la Empresa, y pueda vigilar el buen manejo de sus intereses, será Presidente de la Junta Directiva el Gobernador del Estado.

7ª La Compañía que está formando el Sr. Zangróniz, quedará constituida en todo el presente mes, con la publicacion de sus Estatutos y nombramiento de la Junta Directiva, á cargo de la cual quedará desde luego gestionar con el Gobierno y la Direccion general de la obra.

H. Veracruz, Setiembre 1º de 1868.

Número 185.

Setiembre 14 de 1868.

Estatutos de la Compañía Mexicana del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote.

CONSTITUCION DE LA SOCIEDAD.
SU OBJETO.—DENOMINACION.—DOMICILIO.—DURACION.

Art. 1º Se forma con esta fecha una Sociedad anónima, cuyo objeto es la construccion y explotacion del camino de fierro de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote.

Art. 2º La Sociedad toma la denominacion de «Compañía Mexicana del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote.»

Art. 3º La residencia de la Sociedad será en Jalapa.

Art. 4º La Sociedad principia desde esta fecha. Su duracion se fija en 70 años.

CESION DEL PRIVILEGIO.—CONSTRUCCION.

Art. 5º D. Ramon Zangróniz, solo y único concesionario del ferrocarril susodicho, cede y trasmite á la Sociedad, sin reserva de ninguna clase, todos los derechos que ha conseguido y que resultan de la concesion á su favor del 23 de Mayo del presente año.

A consecuencia de esta cesion, la Sociedad está colocada en lugar del Sr. D. Ramon Zangróniz, quedando á su cargo satisfacer á todas las condiciones y obligaciones que resultan de la referida concesion.

Por su lado D. Ramon Zangróniz se compromete con la Sociedad, que lo acepta, á construir el ferrocarril de Veracruz á Puebla, sujetán-

dose á todas las condiciones expresadas en la concesion, por la cantidad de $ 15,500 por kilómetro por el ferrocarril de mulas de Veracruz á Perote y $ 22.000 por kilómetro por el ferrocarril á vapor de Perote á Puebla.

En estos precios están comprendidas las estaciones, casas de guardas y todo el material de explotacion, como sigue:

25 coches de pasajeros, 10 de primera clase y 15 de segunda clase.

200 wagones para carga y equipajes.

500 mulas para el servicio de Veracruz á Perote, con arneses, etc.

5 locomotoras de vapor con sus ténders para el servicio de Perote á Puebla.

Quedan á cargo de D. Ramon Zangróniz todos los gastos que traerá consigo la construccion del camino. En resúmen, tendrá que llenar las obligaciones contraidas con el Gobierno, contestará todas las reclamaciones, y en una palabra, representará completamente la Compañía durante la construccion del camino, siendo tambien de su cuenta la explotacion parcial del mismo, hasta la completa construccion de cada seccion; y entregadas cada una de éstas á la Sociedad, podrá el constructor hacer correr en ellas todos los trenes necesarios para la construccion, hasta la total terminacion de la via.

D. Ramon Zangróniz concluirá las tres secciones, como lo exige la concesion. Será responsable de la no ejecucion, siempre que no sea ésta la consecuencia de un retardo en la entrega de fondos por parte de los accionistas, en cuyo caso será la responsabilidad de la Compañía, que tendrá entónces que reembolsar la fianza prestada por el Sr. D. Ramon Zangróniz, con arreglo á la concesion.

D. Ramon Zangróniz cuidará del cobro de la subvencion, y las entregas de los accionistas quedarán á su disposicion, hasta el completo de la suma que represente la total construccion del camino.

Sin embargo, la Compañía tendrá la facultad de pagar en acciones los últimos quinientos mil pesos que importe la dicha construccion.

FONDO SOCIAL.—ACCIONES.—ENTREGAS.

Art. 6º El fondo social queda fijado en cinco millones de pesos, representados por cincuenta mil acciones de á cien pesos cada una.

Se harán tres emisiones de acciones. La primera de 18,000 acciones para atender á la construccion del ferrocarril de Veracruz á Jalapa. La segunda de 8,000 acciones para la construccion del ferrocarril de Jalapa á Perote. La tercera de 24,000 acciones para la construccion de la última seccion de Perote á Puebla.

Desde luego se hace la primera emision de 18,000 acciones.

La Junta Directiva dispondrá cuándo se deban hacer la segunda y tercera emisiones.

Art. 7º Cada accion da derecho á una parte proporcional del haber de la Sociedad.

Art. 8º Las acciones serán nominales hasta quedar completamente pagadas. Despues pueden ser al portador, si le conviene al interesado. Las acciones nominales pueden ser traspasadas á otra persona por medio de endoso; pero esto deberá anotarse precisamente en el registro general.

Art. 9º Cada accion se dividirá en diez cupones; pero la Compañía no reconocerá más que un titular por cada accion.

Art. 10. Los presentes Estatutos son obligatorios por cada accion, en cualquierá mano que se encuentre.

Art. 11. Las entregas por las acciones que nuevamente se suscriban, se harán como sigue:

Dos décimas partes al suscribirse, y una décima parte cada mes, hasta cubrir el valor de la accion.

Art. 12. Contra cada entrega el suscritor recibirá un título provisional que cambiará contra la accion definitiva, al entregar la última exhibicion.

Art. 13 Cada accion llevará la firma del Presidente de la Junta Directiva, la del Secretario de la misma y la del Administrador director.

Art. 14. Todo suscritor que deje de hacer las entregas segun están asentadas, perderá todo derecho á su accion y á las entregas que haya hecho, quedando éstas á beneficio de la Sociedad.

Art. 15. Cada accionista es responsable solamente por el valor de su accion.

DE LA JUNTA DIRECTIVA.

Art. 16. La Junta Directiva se compondrá de quince miembros cuando estén emitidas todas las acciones.

Durante la construccion del camino de Veracruz á Jalapa, se compondrá de ocho miembros solamente, que se elevarán á diez al hacerse la segunda emision de acciones, y á quince al hacerse la tercera.

Art. 17. La Junta Directiva se nombrará por la General de accionistas, y podrá ser renovada todos los años. Los miembros de ella podrán ser reelegidos.

Art. 18. La Junta Directiva deberá reunirse, cuando ménos, una vez cada mes.

Podrá reunirse en sesion extraordinaria cada vez que el Presidente ó alguno de los vocales lo juzgue necesario.

Las decisiones de la Junta Directiva se tomarán por la mayoría de los miembros presentes, siempre que asistan á la Junta á lo ménos ocho miembros. En caso de empate, el voto del Presidente valdrá por dos.

Miéntras se componga la Junta Directiva de ocho miembros, bastará para que sea válida la Junta, con la asistencia de cinco miembros, y con la de seis cuando se componga la Junta de diez miembros.

Pero en estos casos las decisiones de la Junta Directiva se tomarán por mayoría de dos terceras partes de los miembros presentes.

Art. 19. La Junta Directiva nombrará entre sí su Presidente y su Secretario.

Art. 20. En caso de vacante de la plaza de Administrador director, por fallecimiento, renuncia ú otra causa, la Junta Directiva puede proceder al nombramiento de uno nuevo, sin tener que dar parte á la Junta General hasta el dia de su reunion anual.

Art. 21. La Junta Directiva está encargada de la gestion de los negocios de la Sociedad. La representa en todos los casos y ejerce á su nombre y en su representacion toda accion judicial.

Cierra toda clase de tratos, transacciones y compromisos. Coloca los fondos libres, y autoriza toda transaccion de valores pertenecientes á la Compañía.

Puede, con el consentimiento de la Junta General, contratar empréstitos, hipotecas, hacer toda clase de adquisiciones, y aun vender bienes inmuebles, que no sean la concesion misma, es decir, la via férrea.

Puede hacer nuevas ó modificar las tarifas existentes.

Puede hacer los reglamentos necesarios para la administracion, explotacion y policía del camino. Determinar el modo de esta explotacion.

Puede igualmente, con la autorizacion y aprobacion de la Junta General, encargarse de la administracion de caminos de hierro y canales vecinos, ó consentir en la reunion de diferentes administraciones en una sola, con las condiciones que crea útiles ó ventajosas á los intereses de la Compañía.

Art. 22. Los compromisos contraidos por la Junta Directiva en nombre de la Sociedad, deben ir autorizados con la firma de todos los miembros presentes.

Art. 23. La firma del Presidente y del Secretario bastan para la correspondencia ordinaria, y para la ejecucion de los acuerdos de la Junta.

Art. 24. La Junta Directiva puede, en aquellos casos que lo crea útil, delegar el todo ó parte de sus poderes, por medio de un poder especial, para uno ó varios determinados negocios, ya sea á uno de sus miembros, ya sea á cualquiera otra persona.

Art. 25. Los miembros de la Junta Directiva no contraen, en razon de sus gestiones, ninguna obligacion personal ni solidaria.

Art. 26. La primera Junta Directiva, aumentada como lo expresa el art. 16, durará todo el tiempo de la construccion del camino.

ADMINISTRACION.—DIRECCION.

Art. 27. La Junta Directiva tiene bajo sus órdenes un administrador director encargado de ejecutar sus resoluciones, al cuidado de quien están la contabilidad de la negociacion y la direccion de todos los negocios corrientes.

Art. 28. El Administrador director es nombrado por la Junta Directiva; pero su nombramiento tendrá que ser ratificado por la Junta General de accionistas. La Junta Directiva podrá delegarle todos ó parte de sus poderes, en los términos prescritos en el art. 24.

Art. 29. El Administrador director podrá asistir á las sesiones de la Junta Directiva; pero no tendrá más voto que el consultivo.

JUNTA GENERAL.

Art. 30. La Junta General regularmente constituida, representa la universalidad de los accionistas. Se compondrá de todos los propietarios ó representantes de una accion en adelante.

Los representantes de acciones deberán acreditarlo por medio de cartas poderes de sus representados.

No puede haber reunion de Junta General si entre los presentes no se hallan representadas un 75 por 100 de las acciones.

Cada accionista presente, tiene tantos votos como acciones posee, sin que un solo miembro pueda reunir más de diez votos en representacion de otros.

Las deliberaciones se harán constar en el libro de actas de la Junta Directiva, y estas actas serán firmadas por todos los presentes.

Art. 31. La Junta General se reunirá de derecho cada año en los primeros quince dias del mes de Abril. Puede reunirse además, cada vez que el interes de la Compañía lo exija, y á invitacion de la Junta Directiva ó del Presidente.

La Junta General será presidida por el Presidente de la Junta Di-

rectiva, y el Secretario de la misma lo será tambien de la Junta General.

Las reuniones se anunciarán por los periódicos, con una anticipacion de quince dias lo ménos, fijando el lugar y la hora de la reunion, y recomendando la puntual asistencia.

Art. 32. La Junta General nombrará una comision revisora de cuentas, y en vista del informe de dicha comision, aprobará ó reprobará las cuentas.

Autorizará la adquisicion y las ventas de inmuebles, los empréstitos, con ó sin hipoteca.

Deliberará sobre las modificaciones y alteraciones que haya que introducir en los Estatutos, y sobre las prolongaciones, ramales y cambios de la via férrea.

Nombrará la Junta Directiva, y en fin, resolverá sobre todos los intereses de la Sociedad en todos los casos previstos por los Estatutos.

Art. 33. Los acuerdos de la Junta General con arreglo á los Estatutos, obligan á la Compañía.

Lo acordado por los accionistas presentes obliga á los ausentes.

INVENTARIOS Y CUENTAS ANUALES.

Art. 34. A fin de cada año se formará por la Junta Directiva un inventario general del activo y pasivo de la Compañía.

Este inventario y sus comprobantes, se entregarán á la Comision revisora de cuentas, la que presentará un dictámen de él á la Junta General, que aprobará ó reprobará dichas cuentas.

EMPLEO DE LAS UTILIDADES.

Art. 35. De los productos anuales, deducidos los gastos de explotacion y entretenimiento, se tomarán las cantidades necesarias para servir un 12 por 100 á los accionistas por interes y amortizacion de su capital.

El resto, deduciendo un 25 por 100 para formar un fondo de reserva,

se distribuirá entre los accionistas á título de dividendo, conforme á lo que sobre el particular acuerde la Junta General.

Art. 36. Cuando el fondo de reserva alcance la suma de un millon de pesos, se suspenderá la deduccion del 25 por 100, y se distribuirá todo el beneficio á los accionistas.

Art. 37. Si los productos netos no dan para distribuir el 12 por 100 á los accionistas, se tomarán con este objeto del fondo de reserva hasta donde alcance.

Art. 38. El pago de los intereses y dividendos, se hará todos los años en la residencia de la Compañía, inmediatamente despues de la reunion general en que hayan sido aprobadas las cuentas y fijado el modo de hacer dichos pagos.

Art. 39. Todo dividendo que no se haya reclamado á los dos años despues de acordado por la Junta General, quedará á beneficio de la Sociedad.

DISOLUCION ANTICIPADA.

Art. 40. La Junta General puede pronunciar la disolucion de la Sociedad ántes del plazo fijado. El acuerdo en este caso no será válido, si no hay mayoría de dos terceras partes de votos, que reunan la representacion de la mitad de las acciones.

LIQUIDACION.

Art. 41. Disuelta la Sociedad, la Junta General determinará el modo de liquidarla nombrando uno ó varios liquidadores, cuyos poderes y emolumentos fijará.

Durante el curso de la liquidacion, los derechos y poderes de la Junta General subsistirán, como durante la existencia de la Sociedad, para todo lo concerniente á la liquidacion.

MODIFICACIONES.

Art. 42. La Junta General puede modificar ó adicionar los presentes Estatutos siempre que en ello haya reconocido utilidad y conveniencia, ménos por supuesto en los actos referentes á la cesion del privilegio y construccion del camino, como se expresan en el artículo 5º

DIFERENCIAS.

Art. 43. Las diferencias que pudiesen suscitarse sobre la ejecucion de los presentes Estatutos entre los accionistas, ó entre ellos y la Compañía, serán juzgados en juicio de árbitros escogidos entre los mismos socios; y en caso de discordia, por un tercero nombrado por los mismos árbitros, ántes de comenzar el arbitraje.

Los árbitros decidirán como amigables componedores, y su fallo será inapelable.

Jalapa, Setiembre 14 de 1868.

ACTA.

En la ciudad de Jalapa, á los catorce dias del mes de Setiembre de mil ochocientos sesenta y ocho, reunidos por invitacion del C. Gobernador del Estado en el Palacio de Gobierno, ochenta y dos suscritores al ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa y Perote; presidida la Junta por el mismo C. Gobernador del Estado, y previas las razones de utilidad y conveniencia que dicho ciudadano expresó, relativamente á la continuacion del ferrocarril de que se trata, garantida por el decreto núm. 109 de 7 del corriente expedido por la H. Legislatura del Estado, sin que á ninguno de los ciudadanos presentes se hubiera ocurrido observacion alguna, se dió lectura á los Estatutos de la Compañía, que fueron aprobados sin discusion.

Acto continuo se procedió al nombramiento de la Junta Directiva, y recayó por unanimidad de la General de accionistas, en los ciudadanos: Gobernador del Estado, J. M. Pasquel, M. de Lizardi, Pedro de Landero y Cos, Cárlos M. y Mazariegos, Juan de Tres Palacios y Leon, Francisco Goyri, Bartolomé Molina.

El C. Gobernador declaró la eleccion de la Junta Directiva, y prevenida por acuerdo de la General la impresion de los Estatutos y constitucion de la Sociedad, por medio de escritura pública, se levantó la sesion.—*Francisco H. y Hernandez*, Presidente.—*Manuel Cossa*, secretario.

Número 186.

Decreto de 26 de Setiembre de 1868

de la Legislatura del Estado de Puebla, acordando dos millones de pesos para contribuir á la empresa del ferrocarril de Veracruz á México.

EL C. RAFAEL J. GARCIA, Gobernador constitucional del Estado libre y soberano de Puebla, á sus habitantes, sabed:

Que el Congreso del mismo ha tenido á bien expedir el decreto siguiente:

Núm. 64.—El segundo Congreso constitucional del Estado libre y soberano de Puebla, decreta:

Artículo único. El gobierno del Estado se asocia á la Compañía de Puebla, contribuyendo á la empresa del ferrocarril de Veracruz á México con dos millones de pesos. El Ejecutivo del mismo estipulará con la Sociedad empresaria los términos y condiciones del pago, sometiendo el contrato que con ese motivo celebre, á la aprobacion de la Legislatura.

El Gobernador hará publicar, circular y obedecer la presente disposicion. Dado en el palacio del Congreso. Puebla de Zaragoza, Setiembre 26 de 1868.—*Jesus Gutierrez*, diputado presidente.—*M. Gonzalez y Fernandez*, diputado secretario.—*A. M. Fernandez*, diputado secretario.—Al C. Gobernador del Estado.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su cumplimiento. Puebla de Zaragoza, Setiembre 26 de 1868.—*Rafael J. García.* —*Joaquin García*, oficial mayor de la Secretaría de Fomento.

Número 187.

Circular de 6 de Noviembre de 1868

recomendando á los administradores de las aduanas marítimas la fiel recaudacion de derechos para atender á la subvencion y acciones del ferrocarril de Veracruz.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 4ª—Restablecido el órden constitucional en la República, rigiendo ya las leyes de presupuestos de ingresos y egresos, y reducidas las entradas del erario por la paralizacion de los negocios, y más especialmente por la reduccion de algunos impuestos federales decretada por el Congreso de la Union en sus últimas sesiones, se hace muy difícil atender á todos los gastos de la Federacion con la regularidad que ellos demandan y que exige el crédito y buen nombre de la República, si el Gobierno no puede contar con la misma regularidad en la percepcion de las rentas que le corresponden.

Hasta aquí habia acontecido, por regla general, que las rentas federales casi se nulificaban para el Gobierno de la Union, bien porque se hacian negocios de agio y descuentos de derechos que las reducian muy considerablemente, bien porque las ocupaban los funcionarios de los Estados para atenciones de los mismos ó los jefes militares, ó bien porque en consecuencia de abusos arraigados se invertian en objetos que no eran de las atribuciones del Gobierno federal.

Estos males que no solamente impedian que el Gobierno percibiera todas sus rentas, sino que ocasionaban un desnivel en las operaciones mercantiles de la República, de funestas consecuencias para el comercio de buena fe, y una desigualdad en los pagos altamente injusta, se

han remediado, sin embargo, muy considerablemente desde el regreso á esta capital del Presidente de la República, y puede asegurarse ahora que ellos forman la excepcion y no la regla general de la hacienda pública. Aunque es satisfactorio haber conseguido este resultado, él no puede ser por sí solo suficiente para restablecer el órden y moralidad en la hacienda nacional, y para que el Gobierno disponga de todos los recursos que le pertenecen.

Se nota, en efecto, que en algunas oficinas de hacienda, especialmente aduanas marítimas, no se da estricto cumplimiento á las órdenes de este Ministerio. Varias dejan de mandar las existencias que tienen al fin de mes, con diversos pretextos, como por ejemplo el de que temen que haya pocas entradas en el mes inmediato, y desean invertir las existencias del anterior en los gastos del siguiente. En otras se ha dado el ejemplo, verdaderamente indecoroso para la honra del Gobierno, de que libranzas giradas por la tesorería general, con órden de este Ministerio, hayan sido respaldadas por motivos del todo insuficientes. En otras oficinas se ha visto que se procuran dinero anticipado con intereses subidos, lo que hace naturalmente empeñar las rentas públicas y disminuir sus productos. No han faltado, por último, otras en que se ha dado el ejemplo, todavía más punible, de que se hagan rebajos de derechos, por órdenes de las autoridades locales ó en virtud de disposiciones caducas que no han podido estar vigentes, ni ser aplicables á los casos ocurridos.

Todo esto ha ocasionado necesariamente una reduccion considerable en las entradas del erario, que se ha podido hacer perceptible en los meses de la mala estacion en los puertos, aunque ello, por fortuna, no ha sido bastante para impedir que se sigan haciendo íntegramente y con regularidad los pagos ordinarios de la Federacion, y aun para amortizar algunas cantidades de la deuda pública.

El Presidente ha tenido la esperanza de que, corrigiendo gradualmente los abusos que se presentaban, y con el buen ejemplo de los leales servidores de la nacion, desaparecerian en su mayor parte los males que he indicado, sin necesidad de recurrir á otras medidas. Por desgra-

cia esto no ha sido así, y ahora que están para aumentarse los gastos públicos con la subvencion y acciones del ferrocarril de Veracruz, sin que se aumenten las entradas, cree de su más estricto deber adoptar medidas más directas y enérgicas para remediar los abusos indicados y para restablecer la moralidad y el exacto cumplimiento de las leyes en las oficinas federales de hacienda.

Con el fin de lograr este objeto, el Presidente ha adoptado la resolucion firme de separar de sus puestos á todos los empleados que dejen de cumplir, por cualquiera excusa ó pretexto, con alguna de las órdenes que se les hayan comunicado ó que se les comuniquen en lo sucesivo por este Ministerio, sin perjuicio de proceder contra ellos segun las circunstancias de cada caso.

Para obrar de esta manera tiene, además, el Presidente la razon muy atendible de que habiéndose presentado en el Congreso una proposicion con este mismo objeto, no fué aprobada porque se tuvo la confianza de que el Ejecutivo no dejaria de hacer uso de sus atribuciones legales para remediar cuantos abusos lleguen á su conocimiento. Esta consideracion hace que el Gobierno, que de antemano viene avanzando cuanto le es posible en este sentido, entienda que ahora se encuentra más obligado á llevar á debida ejecucion con una saludable energía las resoluciones indicadas. Tampoco quiere el Presidente hacerse responsable de tolerar indebidamente las faltas de los empleados que ven con menosprecio las disposiciones de las leyes y las órdenes del Ejecutivo.

Independencia y Libertad. México, Noviembre 6 de 1868.—*Romero.*—Ciudadano.....

Número 188.

Decreto de 11 de Noviembre de 1868

modificando el de 27 de Noviembre de 1867 para la construccion del ferrocarril de México á Veracruz y ramal á Puebla.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.--Seccion 3ª

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de la Union decreta:

Art. 1º Subsiste el decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las siguientes modificaciones:

I. El artículo segundo quedará en estos términos:

«Art. 2º La Compañía empresaria podrá terminar la construccion del expresado camino de hierro, entre Veracruz y la ciudad de México, y el ramal de Apizaco á Puebla, comprometiéndose el Gobierno á no subvencionar, durante el período de sesenta y cinco años, contados desde la fecha, á ninguna corporacion ó persona que emprenda la construccion ó explotacion de otra via férrea entre Veracruz y México ó los puntos intermedios. No se comprende en este compromiso la subvencion concedida para el ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa.»

II. Se prorogarán por un año los plazos á que se refiere el artículo cuarto, quedando éste en los siguientes términos:

«Art. 4º Para el dia 31 del mes de Diciembre del año de 1869, quedará terminada la línea del ferrocarril de Apizaco á la ciudad de Puebla, poniéndose luego al servicio público. La parte que falta por construir entre Apizaco y Paso del Macho, para ligar á Veracruz y México, estará concluida precisamente el 31 de Diciembre de 1872, poniéndose en explotacion inmediatamente.»

III. Queda suprimido el artículo quinto, que se refiere á la preferencia para la construccion de ramales.

IV. El artículo catorce quedará en estos términos:

«Art. 14. En los tramos parciales será proporcional al número de leguas el cobro por mercancías y pasajeros. Los frutos nacionales que se trasporten en direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, gozarán rebaja de sesenta por ciento sobre las tarifas. Cuando el trasporte de los mismos frutos se haga en la direccion inversa, la rebaja sobre las mismas tarifas será de un veinte por ciento.»

V. Al artículo quince se sustituirá el siguiente:

«Art. 15. Dos años despues de concluida la via y de haber sido puesta en explotacion, el Gobierno modificará, oyendo á la Empresa, las tarifas de mercancías y pasajeros; pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo ménos de un doce por ciento anual.

«La distribucion de efectos en las tres clases de la tarifa de mercancías, se sujetará á la aprobacion del Gobierno ahora, y en lo sucesivo cada dos años, contados desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo de adelante períodos mayores.»

VI. El artículo diez y nueve dirá:

«Art. 19. Para auxiliar las obras á que se refiere este decreto, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. Dentro de ocho meses la Compañía entregará en la Tesorería general los bonos y cupones de réditos que por el fondo de ocho millones se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al artículo diez y nueve del decreto de 31 de Agosto de 1857, y que no tiene fuerza ni valor alguno.»

VII. El artículo veinte quedará en esta forma:

«Art. 20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se hará leal y cumplidamente, sin sujetar jamas dicha cantidad á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra reforma que se decrete ó convenga, respecto de la deuda nacional.»

VIII. Al artículo veintiuno se sustituirá el que sigue:

«Art. 21. El Gobierno emitirá un papel especial con el título de «Bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» y que representará quinientos sesenta mil pesos por cada uno de los cuatro años que debe durar la construccion. Este papel se admitirá en pago de doce por ciento de los derechos de importacion que se causen en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan, ó el equivalente al doce por ciento, en caso de que baste una cuota menor para cubrir los quinientos sesenta mil pesos. Si en virtud de la liquidacion de lo que la Compañía reciba en el primer año apareciere que el doce por ciento de los derechos de importacion en las cinco aduanas mencionadas, no es bastante para cubrir los quinientos sesenta mil pesos anuales, el Gobierno aumentará la cuota hasta lo que baste para cubrir esta suma, pagando en dinero efectivo en la ciudad de México lo que hubiere faltado.»

IX. El artículo veintidos dirá:

«Art. 22. Los bonos serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y ningun importador podrá en adelante satisfacer el doce por ciento de los derechos que cause, en numerario, ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; ésta será de doble cantidad de lo que la cuota importe, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comiso, á los denunciantes.»

X. El artículo veintitres será tambien sustituido por el siguiente:

«Art. 23. El Ministerio de Fomento entregará anualmente á la Compañía quinientos sesenta mil pesos en bonos del ferrocarril, y ella ten-

drá obligacion de mantener en la ciudad de México y en cada uno de los cinco puertos mencionados, un depósito de este papel, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad necesaria. En ningun caso podrá la Compañía venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y pagar el triple como multa, á favor del erario. Concluida la construccion del camino, el Gobierno hará el pago de los quinientos sesenta mil pesos anuales en dinero efectivo, en la ciudad de México, por trimestres vencidos, sin demorarlo por ningun motivo, y sin que este crédito pueda nunca estar sujeto á suspension, á conversion de deuda ó á otra forma de amortizacion, que no sea la de pago en efectivo.»

XI. El artículo veintinueve quedará como sigue:

«Art. 29. El Gobierno disfrutará en la conduccion de trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y tropas que caminen de un punto á otro de la línea, la baja de un setenta y cinco por ciento sobre los precios que se cobren al público; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda solemnemente estipulado que, en caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, se dará por el Gobierno una órden especial para los directores de la línea. Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.»

Art. 2º Se añadirán al decreto los siguientes artículos:

«45. El Gobierno inspeccionará la construccion y explotacion del ferrocarril, por los medios que fije el Ministerio de Fomento.

«46. Dentro de cinco meses, á más tardar, serán sometidos al Gobierno, para su aprobacion, los Estatutos de la Compañía, y en ellos se consignarán las dos siguientes prescripciones:

«1ª El capital social no podrá aumentarse sobre la cantidad de veintisiete millones de pesos, ni alterarse su division por mitad en acciones y obligaciones, ni exceder el interes de estas últimas de un ocho por ciento anual, sin la previa aprobacion del Gobierno.

«2ª El Gobierno, sin perjuicio de su representacion como accionista, y de los otros medios que crea oportuno emplear para tomar parte en

la direccion y administracion de la Empresa, se hará representar en la Junta directiva por las dos sétimas ó por las tres undécimas partes de los directores, y los que nombrare con tal objeto tendrán las mismas facultades y prerogativas que los demas.

Art. 3º Se incluye en el presupuesto de egresos la partida de quinientos sesenta mil pesos, para la subvencion del ferrocarril entre México y Veracruz, y el gasto de lo que importe el derecho del quince por ciento del ferrocarril, conforme al decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones convenidas entre el Ejecutivo y la Compañía concesionaria, que constan en el art. 1º

Art. 4º Los plazos señalados en la ley de 27 de Noviembre de 1867, y el de cinco meses concedidos para la presentacion de los Estatutos, se entenderán contados desde la fecha de la publicacion de esta ley.»

Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Noviembre 10 de 1868.—*Guillermo Valle*, diputado presidente.—*Joaquin Baranda*, diputado secretario.—*Juan Sanchez Azcona*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á once de Noviembre de mil ochocientos sesenta y ocho.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

México, Noviembre 11 de 1868.—*Balcárcel.*

Número 189.

Decreto de 5 de Diciembre de 1868

autorizando al Ejecutivo para comprar á la Compañía del ferrocarril de México á Tlalpam, $ 50,000 de las acciones nuevamente emitidas.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de la Union decreta:

Art. 1º Se autoriza al Ejecutivo para comprar á la Compañía del ferrocarril de Tlalpam $ 50,000 de las acciones nuevamente emitidas por su Junta Directiva, pagándolas al tipo de su emision, por quincenas de á $ 5,000.

La suma que se gaste en virtud de esta autorizacion, será ministrada al Ministerio de Fomento por el de Hacienda.

Art. 2º El Ejecutivo, ántes de usar de esta autorizacion, cuidará de averiguar si la compra de acciones que en su virtud hiciere, cooperará eficazmente á que la línea hasta Tlalpam quede terminada para el 31 de Mayo de 1869.

Sala de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 4 de 1868.—*J. M. Mata*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*F. D. Macin*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule, dándole el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á 5 de Diciembre de 1868.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 5 de 1868.—*Balcárcel.*—Ciudadano. . . . .

Número 190.

Resolucion de 10 de Diciembre de 1868

destinando $20,000 en acciones del ferrocarril de México á Tlalpam, para la amortizacion de la deuda pública.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Deseando el Presidente cumplir con las disposiciones de las leyes y hacer cuanto pueda por amortizar la deuda pública, ha tenido á bien disponer que la almoneda para la amortizacion de la deuda interior que debió tener lugar el mes próximo pasado, se verifique el 21 del actual. A ella se destinarán veinte mil pesos en acciones del ferrocarril de Tlalpam, que le serán enviadas á vd. por el Ministerio de Fomento, y que se rematarán en esa oficina al mejor postor, por certificados de los expedidos por la Contaduría Mayor de Hacienda y secciones liquidatarias, en virtud de la ley de 19 de Noviembre de 1867.

Observará vd. en esta almoneda las mismas reglas que se le han dado para las anteriores.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 10 de 1868.—*Romero.*—Ciudadano Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Número 191.

Circular de 15 de Diciembre de 1868

determinando desde qué fecha deben recibir las Aduanas marítimas los certificados de acciones del ferrocarril de Veracruz á México, en pago del 15 por 100 de ferrocarriles.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 5ª—Circular.—Hoy se dice por este Ministerio al agente de la Empresa del ferrocarril de Veracruz á México, lo que sigue:

«He dado cuenta al Presidente de la República con los ocursos de vd. de 23 del mes anterior y de 11 del corriente, en que pide se declare que los certificados de acciones del ferrocarril de Veracruz á México deben recibirse en pago del 15 por 100 de ferrocarril, correspondiente á los buques entrados en los puertos desde el dia 11 de Noviembre último, fecha del decreto del Congreso, y no á contar desde el dia que se haya recibido en cada aduana marítima ó fronteriza la circular de este Ministerio de 27 del mismo Noviembre, con que se remitió la muestra de los certificados de acciones del ferrocarril para que fueran admitidos en cumplimiento de las leyes relativas.

«Examinado este asunto, contesto á vd., por acuerdo del C. Presidente, que no se puede resolver como vd. ha pedido, teniendo en consideracion: que en virtud del decreto del Congreso de 11 de Noviembre último, se han puesto ahora en ejecucion los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867: que en el decreto del Congreso se dispone que desde entónces corran todos los plazos del de 27 de Noviembre: que en el art. 40 de éste se determinó que la admision de las acciones del ferrocarril, en pago del 15 por 100 de ferrocarril, se hiciera

segun el decreto que se publicase por el Ministerio de Hacienda: que en el art. 6º del citado decreto de 1º de Diciembre, publicado por este Ministerio, se dispuso que se verificara así el pago, no desde la fecha del decreto de 27 de Noviembre, sino desde la fecha en que se recibiera en cada puerto el de 1º de Diciembre: que la Empresa estuvo de acuerdo en esto, no siendo posible que entónces ni ahora se hubiera procedido de otra manera, porque no teniendo la Empresa en los puertos acciones, tampoco era practicable la concesion que se le hizo de recibir en lugar de ellas certificados, miéntras no se arreglara entre el Gobierno y la Empresa la forma de éstos y se comunicase á las aduanas como se ha hecho ahora, enviándoles las muestras de los certificados con la circular de 27 de Noviembre último; y que, en consecuencia, la admision de dichos certificados, en pago del 15 por 100 de ferrocarril, no debe hacerse por los derechos causados á contar desde el dia 11 de Noviembre último, sino por los buques entrados á los puertos ó cargamentos llegados á las aduanas fronterizas, á contar desde el dia que se haya recibido en cada aduana marítima ó fronteriza la circular expresada.»

Lo que traslado á vd. por acuerdo del C. Presidente, para su conocimiento y á fin de que arregle sus procedimientos sobre este asunto á lo dispuesto en la comunicacion trascrita.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 15 de 1868.—*Miguel T. Barron*, oficial mayor.—C. administrador de la aduana de. . . .

Número 192.

Decreto de 2 de Enero de 1869

modificando el de 6 de Octubre de 1867 para abrir la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República mexicana.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

El Congreso de la Union decreta:

Art. 1º El decreto expedido por el Ejecutivo en 6 de Octubre de 1867, autorizando á D. Emilio La-Sère, ó á la Compañía que él formara, para abrir la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, queda modificado en los términos siguientes:

Art. 2º Se autoriza á la Compañía que forme D. Emilio La-Sère, para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, con las condiciones expresadas en este decreto.

Art. 3º La Compañía que forme La-Sère podrá hacer la comunicacion por agua, en la parte navegable del rio Goatzacoalcos, y en donde ella concluya principiarán los caminos á que se refiere el artículo siguiente; pero si no juzga conveniente hacer uso del rio, comenzarán los caminos desde el punto de su desembocadura.

Art. 4º La Compañía La-Sère deberá construir un ferrocarril de la mejor clase, que partiendo del punto en que termine la navegacion del rio Goatzacoalcos ó de su desembocadura, segun lo expresa el artículo

anterior, llegue hasta el puerto de la Ventosa, ó cualquier otro del Pacífico que se creyere más conveniente que éste. Entretanto se concluye el camino de fierro, La-Sère establecerá la comunicacion por medio de un camino carretero, que conservará en buen estado de servicio, y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

Art. 5º Hechos los reconocimientos necesarios para el ferrocarril y para el camino carretero, y levantados los planos correspondientes por los ingenieros, se someterán á la aprobacion del Gobierno general, sin lo cual no podrán ponerse en ejecucion.

Art. 6º La Compañía La-Sère avisará oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel nombre el comisionado ó comisionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por la Compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la Compañía, intervendrán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose tambien sus honorarios por ella.

Art. 7º En el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha de esta concesion, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion de los caminos, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, al que se dará aviso dentro de los primeros seis meses, de que va á procederse á los trabajos, á fin de que el comisionado ó comisionados de que habla la primera parte del artículo anterior se hallen presentes para inspeccionar las obras que se ejecuten.

Art. 8º La Compañía La-Sère comenzará la construccion del ferrocarril y línea telegráfica, dentro de seis meses, contados despues del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de quince leguas por lo ménos, hasta la conclusion de toda la línea, que será precisamente tres años despues del dia en que empezaron los trabajos. Las quince leguas que la Compañía está obligada á dejar construidas anualmente,

podrán serlo en tramos aislados unos de otros, con tal que no se separen del trayecto general aprobado por el Ejecutivo.

Art. 9º La Compañía comenzará la construccion del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará á satisfaccion del Gobierno dentro de un año y medio á lo más, contado desde la fecha fijada para comenzarlos.

Art. 10. De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno da á la Compañía la faja que necesitare para la línea de los caminos, y además la mitad de los baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado de sólo el ferrocarril, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una legua cada uno; y en donde tuvieren ménos de dos leguas en su longitud á lo largo del camino (ó en las fracciones de ménos de dos leguas), se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nacion y otra á la Compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el núm. 1 en el Norte, y siguiendo en el órden numérico hácia el Sur; de manera que el núm. 1 del lado de Occidente, ó sea el lado derecho del camino, quede frente del núm. 1 del lado de Oriente ó lado izquierdo, á no ser que pasando el camino por lugares en que por sólo un lado haya baldíos, dentro de la línea lateral, hubiere puntos de interseccion en terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego hasta el fin del camino la numeracion prescrita para las porciones del terreno por ambos lados.

Art. 11. La nacion se reserva desde luego, en pleno dominio, en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, etc., y de la misma manera se reserva en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, etc., cediendo á los concesionarios en propiedad, revocable sólo en el caso de que no concluyan el camino, las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de interseccion enuncia-

do en el artículo anterior, se encontraren más porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados, serán divididos por mitad entre la nacion y los concesionarios; de manera que se observen siempre precisamente de legua en legua las dos alternativas, de lado y de frente, entre las porciones nacionales y las de la Empresa.

Art. 12. El Gobierno concede á la Compañía, si lo hubiere, el terreno para los muelles, diques y otras obras indispensables en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la Compañía á construir por su cuenta, á satisfaccion del Gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que se construya el ferrocarril, dichos muelles y diques, haciendo desde luego las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

Art. 13. La Compañía tomará gratis de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueren, sin que esto importe para el Gobierno la obligacion de no enajenarlas, en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construccion y conservacion de los caminos, telégrafos, muelles, diques ó de sus pertenencias.

Art. 14. Los terrenos y materiales de propiedad particular que necesitare la Compañía, los tomará indemnizando á sus dueños conforme á las leyes.

Art. 15. La Compañía tendrá obligacion de construir y conservar faros de primera clase en donde fuere más conveniente, á los dos extremos de la via, debiendo quedar concluidos dentro de tres años despues de terminado el ferrocarril, los que serán de la pertenencia exclusiva del Gobierno.

Art. 16. A los sesenta dias de la fecha de esta ley, la Compañía dará una fianza por valor de cien mil pesos fuertes, á satisfaccion del Ministro de México en Washington ó de quien lo supliere, siendo indispensable esta condicion para la existencia y validez de las concesiones hechas por este decreto, y perdiendo los concesionarios la expresada suma en caso de que no cumplan, dentro de los plazos señalados, las obligaciones de presentar los planos y de comenzar y acabar los cami-

nos y línea telegráfica. Con la mencionada fianza se asegurará tambien la obligacion que contrae la Compañía de acreditar que está organizada ya conforme á las leyes de uno de los Estados de la Union Americana.

Art. 17. Durante el tiempo necesario para la construccion del ferrocarril, la Compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construccion de la via y de sus pertenencias. Pasado el término de la construccion del camino, sólo podrá introducir, libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare, durando esta exencion por espacio de setenta años, y haciendo la Compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 18. La Compañía tiene obligacion de limpiar el rio Goatzacoalcos en la parte de él que dedique á la navegacion.

Art. 19. Se concede á la Compañía la facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conduccion de pasajeros y trasmision de telégramas; pero la tarifa que se fije por la Compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de cincuenta centavos por legua para cada pasajero, de tres centavos por legua para cada arroba de mercancías, de uno por ciento del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignacion para toda la travesía del camino por tierra y por agua; y de diez centavos por cada palabra de los telégramas.

Art. 20. El Gobierno no exigirá, durante los setenta años de la concesion, impuesto ni contribucion alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen sólo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya, en fin, sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exencion.

Art. 21. Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puer-

tos de Goatzacoalcos y la Ventosa, ó del puerto que se elija en el Pacífico, en parte por agua y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra Compañía, durante los setenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley, entendiéndose, respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra Compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debieren satisfacer con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

Art. 22. El Gobierno protegerá la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos, con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

Art. 23. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los setenta años de la concesion, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y en el Pacífico el de la Ventosa ó cualquiera otro que se creyere más conveniente que éste.

Art. 24. La facultad concedida á la Compañía para el trasporte de mercancías se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar los abusos y facilitar la pronta expedicion de aquellas; sin que se entienda por dicha facultad que la Compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo.

Art. 25. Las concesiones hechas á la Compañía durarán setenta años, contados desde que el ferrocarril y telégrafo se pongan al servicio público; y en todo ese tiempo el Gobierno recibirá un ocho por ciento de las utilidades líquidas de la Empresa, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, y bajo el concepto de que luego que haya utilidades, se hará por lo ménos un dividendo anual. Tambien percibirá el Gobierno, mediante liquidacion y pago por meses, doce centavos por cada uno de los pasajeros que transiten por la via general.

Art. 26. Al espirar el plazo de la concesion, tendrá el Gobierno mexicano el derecho de adquirir la propiedad del ferrocarril con sus estaciones, telégrafos, muelles, diques, útiles y pertenencias, por el avalúo que de ellos hicieren dos peritos nombrados uno por el Gobierno y otro por la Compañía, ó por un tercero designado por los primeros en caso de discordia.

Si el Gobierno no usare del derecho que le concede la fraccion anterior, la Compañía La-Sère continuará gozando la propiedad y posesion del camino con todas sus obras y material; pero cesarán las exenciones que le concede esta ley, y seguirá pagando al Gobierno el ocho por ciento de las utilidades líquidas, y los doce centavos por pasajero en los términos que el artículo anterior lo previene.

Art. 27. La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia ó impresos que transiten por él, y á que dé curso la oficina respectiva, recibiéndolos y entregándolos con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean de propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Trasmitirá tambien, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la República mexicana, ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas é industriales de la República serán trasportados por un treinta por ciento ménos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

Art. 28. El tránsito por la via de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un veinticinco por ciento á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

Art. 29. La Compañía tendrá facultad de trasportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la via de comunicacion; y dichas balijas serán selladas por la Administracion de correos, ó la de las aduanas marítimas.

Art. 30. El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la Compañía, y los nombrados por él tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros; podrá tambien constituir en el Istmo una Comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan en virtud de este contrato.

Art. 31. Los vapores ó buques de la Compañía tendrán derecho de navegar en el rio de Goatzacoalcos, durante los setenta años de la concesion, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándola con mexicanos por nacimiento ó por naturalizacion. Para el segundo caso se darán á la Compañía las cartas de naturalizacion que pida.

Art. 32. La concesion otorgada en el artículo anterior no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el rio de Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República mexicana.

Art. 33. Los buques de la Compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito de toda la via, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeren además mercancías para algun punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por sólo lo relativo á esas mismas mercancías, y no por lo demas.

Art. 34. La Compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconett hizo á la Empresa Sloo, continuando el Gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan, de los productos del camino.

Art. 35. La Empresa á que esta ley se refiere es y será siempre exclusivamente mexicana; y la Compañía de La-Sère para el tránsito de Tehuantepec, aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituida ahora en la República mexicana, cual si en ella misma se hubiera formado y organizado, con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir Compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá instituir tales Compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ya en los Estados-Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las instituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Compañía prin-

cipal, exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

Art. 36. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la Compañía La-Sère, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiera: no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería; sólo tendrán, en caso de denegacion de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 37. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros y accionistas y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen; pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la Compañía La-Sère, la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

Art. 38. La Compañía que forme La-Sère no podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, sin consentimiento previo del Gobierno general, y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, á ningun Gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la Compañía admitir en ningun caso como socio, á un Gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulacion que hiciere en este sentido. Se autoriza, sin embargo, á la Compañía para que sin aprobacion del Gobierno pueda expedir y vender bonos y obligaciones, cuando, en las cantidades y por el precio que

juzgare conveniente, y para asegurar el pago, hipotecando sólo el ferrocarril, línea telegráfica, estaciones, muelles, diques y demas obras, con tal que la hipoteca no se extienda á la concesion, y que se concluya á favor de individuos ó asociaciones particulares.

Art. 39. D. Emilio La-Sère podrá establecer en Nueva York, ó en cualquiera otro punto de los Estados-Unidos, la Junta directiva de la Compañía, contrayendo la obligacion de constituir en México un apoderado, amplia y suficientemente autorizado, y con las instrucciones necesarias para entenderse con el Gobierno general y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que le impone este decreto á la Empresa.

Art. 40. Se permite á la Compañía que forme La-Sère establecer á su costa, en el puerto de Huatulco, un depósito de carbon de piedra y un astillero, que estará bajo la inmediata vigilancia de la autoridad, para la reparacion de los vapores que se ocupen en la conduccion de pasajeros y mercancías por el Istmo; pero sin que en ningun caso se entienda concedida la propiedad del terreno destinado á tales establecimientos.

Art. 41. Las obligaciones que contrae La-Sère respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones; y la suspension durará sólo por el tiempo que dure el impedimento. D. Emilio La-Sère deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor, del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y por sólo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya La-Sère alegar en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar La-Sère al Gobierno general las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo ménos dentro de dos meses despues de haber cesado, haciéndose la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará

á D. Emilio La-Sère el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

Art. 42. Se imponen á la Compañía La-Sère las restricciones siguientes:

Primera. No podrá construir ninguna fortaleza en el Istmo.

Segunda. No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la Compañía podrán estar armados para su defensa personal.

Tercera. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

Cuarta. No podrá conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

Quinta. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general ó de otra autoridad competente.

Sexta. Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion.

Sétima. Pondrá en ejecucion los medios que se le designen por el Gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

Art. 43. Las concesiones otorgadas en la presente ley caducarán por las causas siguientes:

Primera. Por no dar la fianza dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, por valor de ($100,000) cien mil pesos, de que habla el art. 15.

Segunda. Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentacion de los planos y á la construccion de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

Tercera. Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

Cuarta. Por organizar fuerza armada, de cualquiera clase que sea, sin comprender en esto á los empleados armados para su defensa personal.

Quinta. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general, excepto en el caso de fuerza mayor, plenamente justificado.

Sexta. Por conducir, sin expresa autorizacion del Gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana.

Sétima. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacional, ó conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente, á no ser que haya fuerza mayor, plenamente justificada.

Octava. Por suspender durante un año consecutivo los trabajos en el camino, ó por dos años cuando se haya empleado en el ferrocarril y demas obras un millon de pesos por lo ménos.

Novena. Por infringir cualquiera de las cláusulas de esta ley, en las que se previene que no podrá la Compañía La-Sère traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques, sin previo consentimiento del Gobierno general; y que en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques á ningun Gobierno ó Estado extranjero; no pudiendo tampoco en ningun caso admitir como socio á ningun Gobierno ó Estado extranjero.

Art. 44. En caso de que la Compañía faltare á las otras obligaciones ó restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparacion de la falta, y á la correspondiente indemnizacion.

Art. 45. En cualquiera de los casos especificados en el art. 42, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio; pero la Compañía La-Sère conservará únicamente como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, la parte de camino ya concluida, las locomotoras, trenes y demas objetos empleados en su servicio; y el Gobierno de la República, ó individuo ó compañía á quien éste conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avalúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.

Art. 46. La Compañía que forme La-Sère queda obligada á dar al Gobierno general anualmente los informes que tenga á bien pedirle respecto de la organizacion de la Empresa, del estado de los trabajos del ferrocarril, del capital empleado en él, y de todo cuanto el Ministerio de Fomento crea necesario para tener conocimiento exacto de lo perteneciente á la via de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

Art. 47. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 29 de 1868.—*José M. Mata*, diputado presidente.—*Juan Sanchez Azcona*, diputado secretario.—*Julio Zárate*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio nacional de México, á 2 de Enero de 1869.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Enero 2 de 1869.—*Balcárcel.*

Número 193.

Comunicaciones de Enero a Julio de 1869

sobre aprobacion de planos y otorgamiento de la fianza por la Empresa de D. Emilio La-Sère, conforme á la concesion de 2 de Enero de 1869, para abrir la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Habiendo sido ratificado por el Congreso, en la sesion de ayer, el decreto de 7 de Octubre del año próximo pasado, sobre la concesion que el Gobierno me hizo para la construccion en el Istmo de Tehuantepec de una via férrea y línea telegráfica; y aprobadas por el mismo Congreso las modificaciones, de acuerdo con la Compañía; seguro de que no se harán observaciones, y deseando apresurar mi viaje á los Estados-Unidos para dar cumplimiento á las obligaciones que la Compañía ha contraido, he creido conveniente presentar al Ministerio, ántes de la publicacion del decreto del Congreso, el permiso de los trabajos de la Compañía, para cuya ejecucion tenia un plazo de diez y ocho meses, al que renuncia en el hecho de hacer esta presentacion, dando con esto una prueba de que está dispuesta á cumplir sus compromisos en el menor tiempo posible. Este trabajo consiste en el proyecto y mapa para la construccion de aquel camino y línea telegráfica, que la Compañía mandó formar y adoptó, y que ántes de ejecutarse debe ser aprobado por el Gobierno. De él presento dos ejemplares al Ministerio: uno para que, despues de examinado y aprobado, quede en él, y otro para que, con la aprobacion respectiva, se me devuelva, con el fin de que se deposite en el archivo de la Compañía. En el proyecto que

se acompaña al mapa, el Ministerio encontrará una minuciosa explicacion de ese mismo mapa y de todos los trabajos que se proyectan.

Tengo tambien la honra de acompañar, para la aprobacion del Gobierno, tres ejemplares de la fórmula de bonos y escritura hipotecaria que la Compañía ha redactado en uso del derecho que le concede el artículo 6? de las modificaciones aprobadas por el Congreso.

Como mi pronto regreso á los Estados-Unidos, segun he manifestado, es de tan grande importancia, tanto porque la Compañía tiene sólo sesenta dias para otorgar la nueva fianza, cuanto porque deseo que en este negocio todos los plazos se abrevien para dar una prueba de la buena fe con que he procedido, que será el mejor medio de desvanecer las calumnias propagadas, suplico al Ministerio se sirva acordar que en el menor tiempo posible se haga la revision, y darles su aprobacion para que yo pueda marchar por el próximo paquete inglés.

Protesto á vd., ciudadano Ministro, las seguridades de mi atenta consideracion.

México, Diciembre 18 de 1868.—*Emilio La-Sère.*—C. Ministro de Fomento.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente se ha servido aprobar el trazo general presentado por vd. para la construccion de los caminos carreteros, de fierro y línea telegráfica en el Istmo de Tehuantepec, así como el proyecto para la canalizacion, diques, faros y demas obras, sin que por esta aprobacion se entienda que exime á la Compañía de la obligacion que le impone el art. 6º del decreto de 2 del actual, en cumplimiento del cual el Gobierno nombrará oportunamente el comisionado ó comisionados que lo representen; así como tampoco se liberta á la Empresa de la presentacion de los planos y perfiles, con los detalles que fija el art. 24 del reglamento de caminos de fierro.

Independencia y Libertad. México, Enero 5 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Emilio La-Sère.—Presente.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente ha tenido á bien aprobar la forma y redaccion propuesta por vd. para los bonos que la Compañía de ferrocarril de Tehuantepec puede expedir en virtud de la autorizacion que le concede la última parte del art. 28 del decreto de 2 del corriente, con excepcion de todos los artículos, frases ó conceptos que de cualquiera manera contravengan á las prevenciones del citado artículo.

Independencia y Libertad. México, Enero 5 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Emilio La-Sère.—Presente.

Consulado general de México en los Estados-Unidos.—Nueva York, Marzo 7 de 1869.—Tengo la honra de acompañar á vd. la fianza que por valor de ($100,000) cien mil pesos, me presentó el dia 2 del corriente la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec, en cumplimiento del art. 16 de la concesion respectiva. Aunque la persona que queda responsable del dinero, Mr. Marshall O. Roberts, es notoriamente abonada, contesté á la Compañía que no tenia yo instrucciones para aprobar ó reprobar la fianza, y que lo único que haria seria trasmitirla al Supremo Gobierno, como lo hago ahora, para su exámen y calificacion. Me encargó tambien la Compañía participase á vd. que el número de directores será el de cinco, y que el Gobierno de la República tiene derecho á nombrar dos, lo cual espera la Compañía y suplica se haga sin pérdida de tiempo para quedar constituida definitivamente, publicar su programa y expedir y poner en venta sus acciones.

Al comunicar á vd. lo expuesto, tengo la honra de reproducirle las protestas de mi más atenta consideracion.—*Juan N. Navarro.*—C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento de la República mexicana.

Consulado general de México en los Estados-Unidos.—Nueva York, Marzo 10 de 1869.—Aunque en mi nota fecha 7 del corriente digo que envio á vd. la fianza por ($100,000) cien mil pesos, dada por la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec, en cumplimiento del art. 16 de la concesion, no la remito ahora porque el secretario de dicha Compañía,

Mr. Simon Stevens, me suplicó que la conservara en mi poder hasta el vapor próximo, en espera de que el Supremo Gobierno me comunique en el entretanto las instrucciones necesarias para obrar definitivamente respecto de ella. Acompaño á vd. las notas que el mencionado secretario me dirigió con fechas 2 y 9 del corriente, y reitero á vd. con este motivo las seguridades de mi más distinguida consideracion.—*Juan N. Navarro.*—C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento de la República.—México.

Oficina de la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec.—62 Cedar St., Marzo 2 de 1869.—Sr. D. Juan N. Navarro, cónsul general mexicano en Nueva York.—Señor: Tengo el honor de acompañar á vd. la fianza del ferrocarril de Tehuantepec, por la que el Sr. Marshall O. Roberts se ha constituido fiador, cuya escritura está exacta y debidamente ejecutada con total cumplimiento de la letra y espíritu del art. 16 de la concesion de Tehuantepec, La-Sère, del 2 de Enero de 1869, á cuya escritura tengo agregada una copia del traslado de dicha concesion hecha por el Sr. La-Sère á dicha Compañía del ferrocarril de Tehuantepec, junta con una copia certificada del acta de la Junta general del Estado de Vermont, estableciendo la asociacion de esta Compañía.

Entrego á vd. esta escritura como el representante de más categoría del Gobierno mexicano que conozco aquí, y porque no hay ahora en Washington ministro mexicano autorizado para recibirla, como previene dicha concesion. Me permito expresar la esperanza de que encontrará vd. la escritura, no solamente á su satisfaccion, sino que lo será igualmente para su Gobierno, y que pronto estará vd. autorizado para indicarlo así de una manera oficial, y podamos con este anuncio inaugurar de un modo explícito el principio de nuestra empresa.

Agradeceré á vd. anote en la escritura una razon, de que obra en poder de vd., y la accion que sobre ella tiene, y de la misma manera poner igual razon en un duplicado de la escritura que la Compañía ha extendido y me ha encargado de conservar en los archivos de esta Compañía.

Con las seguridades de mi más alta consideracion, tengo el honor de ser su más atento servidor.—*Simon Stevens.*

Oficina de la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec.—62 Cedar St.—Nueva York, Marzo 9 de 1869.—Sr. D. Juan N. Navarro, Cónsul general de México en Nueva York.—Señor: El Sr. Marshall O. Roberts suplica, que la escritura de esta Compañía, por la que es fiador en $ 100,000 respecto de la República de México, y que fué entregada á vd. como representante de aquel Gobierno, para cumplir con el art. 16 de la concesion de Tehuantepec, La-Sère, no sea enviada á México por el paquete de mañana, sino que la retenga vd. hasta el próximo paquete regular. Esperando en el entretanto saber que vd. recibirá instrucciones de su Gobierno, relativas á su aceptacion, y como además la salud del Sr. Roberts ha sido tal en estos últimos dias, que le ha imposibilitado para sus negocios; pero está mejorando y espera restablecerse en el curso de la semana, y tendrá el gusto de ver á vd. para tratar de la Empresa. Si vd. no recibiere instrucciones de su Gobierno ántes de la partida del próximo paquete, despues de ese tiempo deseamos que vd. envie á México la escritura y documentos que la acompañan para su aprobacion.

Tengo el honor de ser su atento servidor.—*Simon Stevens.*

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—He recibido la comunicacion de vd. fecha 10 del presente mes, en la cual me participa que no obstante que en la de 7 del mismo avisa vd. que acompaña la fianza que por valor de (100,000) cien mil pesos presentó la Compañía de Tehuantepec, no lo verificaba por haber suplicado el secretario de la Empresa que la conservara vd. en su poder hasta recibir instrucciones relativas del Gobierno Supremo de la República.

El C. Presidente, á quien dí cuenta con dicha comunicacion, se ha servido acordar diga á vd. que en 12 de este mes se dirigió al Ministerio de Relaciones un oficio de que acompaño á vd. copia, nombrando á vd.

para recibir dicha fianza, conforme á las prevenciones que contiene el art. 16 del decreto de concesion hecha á D. Emilio La-Sère, de que tambien remito á vd. dos ejemplares.

Segun dicho artículo, la enunciada fianza debe darse á satisfaccion del ministro mexicano en Washington, ó de quien le supliere; y siendo vd. hoy el comisionado al efecto, le recomiendo que cuide de que tanto por la persona que la otorgue, cuanto por los términos en que esté redactada, presente las garantías necesarias para que haya seguridad de que en el caso que la Compañía no llenare sus compromisos, se pueda la fianza hacer efectiva y cobrarse la cantidad de su importe sin demoras ni dificultades, y sin que en ningun caso sea necesario recurrir á los tribunales de esa República.

Este Ministerio, que tiene plena confianza en el celo y eficacia de vd., no duda que desempeñará vd. á toda su satisfaccion el encargo que se le confiere.

Con este motivo reitero á vd. las seguridades de mi aprecio.

Independencia y Libertad. México, Marzo 27 de 1869.—*Balcárcel.* —C. Juan N. Navarro, Cónsul general de la República.—Nueva York.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, industria y Comercio.—Seccion 3ª—Segun lo que dispone el art. 16 del decreto de 2 de Enero del presente año, en el que se concede á D. Emilio La-Sère autorizacion para la apertura del Istmo de Tehuantepec, el concesionario debe dar una fianza de 100,000 pesos á satisfaccion del Ministro mexicano en Whashington ó de quien lo supliere. En consecuencia, el C. Presidente ha tenido á bien nombrar para ese fin al C. Juan N. Navarro, Cónsul general de la República en Nueva York.

Lo que tengo el honor de participar á vd., acompañándole seis ejemplares del decreto que se cita, á fin de que se sirva comunicar las órdenes correspondientes al expresado Cónsul general, para que tengan su debido cumplimiento las prevenciones que contiene el referido art. 16, y que dé cuenta al Supremo Gobierno del resultado de la Comision que se le confia.

Independencia y Libertad. México, 12 de Marzo de 1869.—*Balcárcel.*—C. Ministro de Relaciones.—Presente.

Consulado general de México en los Estados-Unidos.—Nueva York, Abril 14 de 1869.—Tengo la honra de acusar á vd. recibo de su nota, fecha 27 de Marzo próximo pasado, con la copia de la comunicacion oficial que ese Ministerio dirigió al de Relaciones, con fecha 12 del mismo, participándole que el C. Presidente se habia dignado facultarme para admitir en nombre del Gobierno, la fianza de 100,000 pesos que debe dar la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec, en caso de que dicha fianza cumpla con las condiciones que vd. me especifica.

Hoy mismo he aprobado solemnemente el repetido documento, por ser notoriamente abonada la persona que suscribe como fiador, y por estar redactado en términos claros y precisos que evitarán toda disputa en el supuesto de que sea necesario hacer efectiva la fianza.

Están tambien en mi poder los seis ejemplares del decreto de concesion.

Reproduzco á vd. con este motivo las protestas de mi más distinguida consideracion.—*Juan N. Navarro.*—C. Ministro de Fomento de la República.—México.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente se ha servido acordar que cuando haya vd. recibido la fianza que debe dar D. Emilio La-Sère con las condiciones que se enumeran en mi comunicacion de esta fecha, lo deposite vd. en ese Consulado con las seguridades necesarias, conservándola á disposicion del Gobierno Supremo de la República.

Lo que comunico á vd. para los efectos consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Marzo 27 de 1869.—*Balcárcel.*—C. Juan N. Navarro.—Nueva York.

Consulado general de México en los Estados-Unidos.—Nueva York, Abril 14 de 1869.—He recibido hoy la nota de vd. fecha 27 de Marzo

próximo pasado, en que me previene que deposite en este Consulado, á disposicion del Supremo Gobierno de la República, la fianza que debe dar D. Emilio La-Sère.

Dicha fianza fué remitida por mí á ese Ministerio por el vapor «Ciudad de México,» que salió de este puerto el dia 30 del pasado.

Protesto á vd. con este motivo mi más atenta consideracion.—*Juan N. Navarro.*—C. Ministro de Fomento de la República.—México.

Fianza.—Todos los que la presente vieren, sabed: Que nosotros, de la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec, como principales, y Marshall O. Roberts, como fiador, nos comprometemos de mancomun y separadamente, respecto de la República de México, en la suma de 100,000 pesos en moneda acuñada de México, que se pagarán en la tesorería nacional de la ciudad de México, cuyo pago se hará bien y exactamente, á lo cual nos obligamos firmemente por las presentes, nosotros, nuestros sucesores y representantes.

Sellado con nuestro sello, y fechado el 18 de Febrero del año del Señor, mil ochocientos sesenta y nueve.

Por cuanto el Gobierno de México el dia seis de Octubre, año de mil ochocientos sesenta y siete, autorizó á la Compañía que formara Don Emilio La-Sère para abrir la comunicacion interoceánica á través del Istmo de Tehuantepec, mediante ciertas condiciones y con ciertos derechos especificados en la concesion á que se hace referencia, cuya concesion fué modificada y confirmada por el Congreso de México el dia 29 de Diciembre de 1868, y el 2 de Enero de 1869 se ordenó por el Presidente constitucional de México que fuera impresa y publicada en el *Diario Oficial* del Supremo Gobierno de la República mexicana, el dia 4 de Enero de 1869; y

Por cuanto dicho La-Sère, en virtud de dicha concesion, ha formado una Compañía que ha obtenido de la asamblea general del Estado de Vermont el establecimiento de su corporacion, cuya Compañía está establecida y organizada de manera que cumpla todas las condiciones de dicha concesion:

Es, pues, ahora la condicion de esta obligacion, que si la Compañía, en los 18 meses contados desde el 2 de Enero de 1869, segun expresa dicha concesion, llena sus compromisos de presentar los planos y de comenzar y acabar los caminos y la línea telegráfica mencionadas en la concesion, y conforme á los términos que ella expresa, y si dicha Compañía cumple en los períodos especificados con las obligaciones que menciona el art. 16 de la concesion, segun los términos en que las expresa, entónces esta obligacion (fianza) quedará sin valor; de otra manera, quedará con toda su fuerza.—*Simon Stevens*, president of Tehuantepec Railway Co.—*Marshall O. Roberts*, fiador.—*P. A. Hargons*, secretario.

Son copias. México, Julio 8 de 1869.—*F. Dias C.*, Oficial mayor.

Número 194.

Decreto de 14 de Enero de 1869

autorizando á la Compañía representada por Julius A. Skilton para la construccion de un ferrocarril de Presidio del Norte ó Villa del Paso al puerto de Guaymas.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República mexicana.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estadas-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de la Union decreta:

Artículo único. Se concede permiso á la Compañía representada por Julius A. Skilton para construir un ferrocarril desde el Presidio del Norte ó Villa del Paso de Chihuahua al puerto de Guaymas, ó cualquiera otro punto del Golfo de California, en el litoral del Estado de Sonora, en los términos del decreto de 15 de Abril de 1865, con las modificaciones siguientes:

1ª Dentro de un año, contado desde la fecha en que se publique esta ley, la Compañía concesionaria presentará al Ministerio del ramo los planos y perfiles del terreno por donde deba pasar el ferrocarril, cuya construccion será conforme á los reglamentos y decretos expedidos ó que se expidieren.

2ª Las exenciones acordadas á la Compañía constructora durarán cuarenta años, contados desde esta fecha, y á los veinte estará concluido el ferrocarril.

3ª Los derechos y obligaciones de la concesion de 15 de Abril de 1865, comienzan desde esta fecha.

4ª Dentro de cinco meses, contados desde la fecha de este decreto, dará la Compañía una fianza á satisfaccion del Ejecutivo, por valor de doscientos mil pesos, que perderá la Compañía en caso de que en los plazos convenidos no presente los planos y perfiles del proyecto, ó de que no cumpla con la obligacion de empezar y acabar los tramos del camino y la línea telegráfica en el tiempo señalado. La entrega de la fianza es condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones estipuladas.

Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Enero 13 de 1869.—*Manuel M. de Zamacona*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*F. D. Macin*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule, dándosele el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á 14 de Enero de 1869.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Presente.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y Libertad. México, Enero 14 de 1869.—*Balcárcel.* —Ciudadano. . . . .

Número 195.

Almoneda anunciada el 27 de Marzo de 1869

para el remate de acciones del ferrocarril de México á Tlalpam.

Tesorería general de la Federacion.—En suprema órden, fecha 22 del actual, me dice el C. Ministro de Hacienda y Crédito público lo siguiente:

A fin de amortizar la mayor cantidad posible de la deuda pública, y dar cumplimiento á las leyes que se refieren á este asunto, el C. Presidente se ha servido disponer que el lúnes 29 del actual se verifique la almoneda de la deuda interior, correspondiente al mes de Julio del año próximo pasado, destinándose á ella $ 25,000 (veinticinco mil pesos) en acciones del ferrocarril de Tlalpam de las pertenecientes al Supremo Gobierno. En esta almoneda se consignarán $ 20,000 (veinte mil pesos) á la amortizacion de certificados expedidos por las dos secciones liquidatarias, y $ 5,000 (cinco mil pesos) á la de bonos de la deuda nacional.

Lo pongo en conocimiento del público, á fin de que las personas que deseen hacer postura, ocurran á esta Tesorería general el citado dia 29 á las diez de la mañana en punto, en que comenzará la almoneda.

México, Marzo 27 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

Número 196.

Marzo 28 de 1869.

Nombramiento de directores de la Compañía del ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, conforme al art. 30 del decreto de concesion de 2 de Enero de 1869.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª.—En virtud de lo estipulado en el art. 30 del decreto de concesion de 2 de Enero del presente año, para apertura del Istmo de Tehuantepec, el C. Presidente se ha servido nombrar directores á los Sres. D. Juan N. Navarro y D. Luis Barjan, quienes gozarán de las mismas facultades, prerogativas y emolumentos que los otros miembros de la Junta Directiva de la Compañía de Tehuantepec.

Lo que participo á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Marzo 28 de 1869.—*Balcárcel.*—Una rúbrica.—Sr. D. Emilio La-Sère.—Nueva York.

Con fecha de hoy digo al Sr. D. Emilio La-Sère lo que sigue:

«En virtud de lo estipulado en el art. 30 del decreto, etc.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento.

Independencia y Libertad. México, Marzo 28 de 1869.—*Balcárcel.*—C. Juan N. Navarro.—Nueva York.

La misma trascricion se hizo al C. Luis Barjan.

Conforme á lo dispuesto en el art. 39 de la concesion hecha á D. Emilio La-Sère para la apertura del Istmo de Tehuantepec, el C. Presidente, atendiendo al patriotismo é ilustracion de vd., ha tenido á bien nombrarlo director de la Compañía á que se refiere el mismo artículo, espe-

rando que se servirá vd. aceptar esta comision, por ser el objeto de ella una importante mejora para México.

El mismo Supremo Magistrado me ordena recomiende á vd. que se ponga de acuerdo con el Sr. D. Juan N. Navarro, cónsul mexicano en esa ciudad, que tambien ha sido nombrado director, para que ambos se presenten á funcionar en la Junta Directiva, dando cuenta del dia en que ésta se instale, y de los reglamentos ó estatutos que adopte para la Empresa.

A fin de que se instruya vd. de la concesion para la apertura del Istmo de Tehuantepec, le acompaño á vd. dos ejemplares del decreto relativo.

Independencia y Libertad. México, Marzo 28 de 1869.—*Balcárcel.* —Una rúbrica.—Ciudadano Luis Barjan.—Nueva York.

Consulado general de México en los Estados-Unidos.—Nueva York, Abril 14 de 1869.—Con esta fecha he recibido la nota de vd. fecha 28 de Marzo próximo pasado, en que me trascribe la que dirigió el mismo dia D. Emilio La-Sère, participándole que el C. Presidente de la República se ha servido nombrar directores de la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec, al que suscribe y á D. Luis Barjan.

Protesto á vd. mi más distinguida consideracion.—*Juan N. Navarro.*—C. Ministro de Fomento de la República.—México.

Consulado general de México en los Estados-Unidos.—Nueva York, Abril 14 de 1869.—Hoy ha llegado á mis manos su atenta nota fecha 28 de Marzo próximo pasado, en que se sirve comunicarme que el C. Presidente de la República se ha servido nombrarme director de la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec, así como tambien al Sr. D. Luis Barjan, siendo hechos ambos nombramientos de conformidad con el art. 30 de la concesion hecha á D. Emilio La-Sère.

Desempeñaré con el mayor gusto, de acuerdo con mi colega, tan honrosa comision, dando parte á ese Ministerio de la instalacion y Estatutos de la Junta Directiva y de cuanto crea digno de ser sabido por el Supremo Gobierno de la República.

Suplico á vd. se digne dar las gracias de mi parte al primer Magistrado de la Nacion por esta nueva honra que me dispensa, y aceptar para sí las protestas de mi más distinguida consideracion.—*Juan N. Navarro.*—C. Ministro de Fomento de la República.—México.

Tengo el honor de acusar recibo de las notas de ese Ministerio, en que se sirve participarme haber sido nombrado por el C. Presidente, director de la Compañía á que se refiere el decreto de concesion de 2 de Enero del presente año, para la apertura del Istmo de Tehuantepec; y de acuerdo con el otro director, C. Juan N. Navarro, cumpliré con los deberes de tan distinguido cargo, deseoso de ver consumada obra tan importante para la prosperidad de la Nacion.

Suplico á vd., C. Ministro, presente al Supremo Magistrado de la Nacion mi sincero agradecimiento por tan alta prueba de confianza, aceptando para sí mi adhesion y respeto.

Independencia y Libertad. Nueva York, á 15 de Abril de 1869.—*Luis Barjan.*—C. Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—México.

Consulado general de México en los Estados-Unidos.—Nueva York, Mayo 7 de 1869.—El 20 de Abril próximo pasado trascribí á Mr. Simon Stevens, presidente de la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec, la nota que tuvo vd. la bondad de dirigirme con fecha 28 de Marzo próximo pasado, y concluí mi comunicacion con las siguientes palabras:

«Y tengo la honra de ponerlo en conocimiento de vd., para que se sirva decirme en contestacion, los nombres de las personas que componen la actual Junta Directiva, los dias de sesion, los Estatutos que hubiere adoptado, si es que ya hay algunos aprobados, y cuándo podrémos presentarnos el Sr. Barjan y yo á desempeñar nuestras funciones.»

En contestacion recibí la siguiente nota:

«Oficina de la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec.—Nueva York, Abril 24 de 1869.—Sr. D. Juan N. Navarro, Cónsul general me-

xicano en Nueva York.—Señor: Tengo el honor de acusar á vd. recibo de su nota de 20 del actual, en la que incluye vd. copia de la comunicacion que le dirige el Ministro de Fomento, fechada el 18 de Marzo último en la ciudad de México, notificando á vd. su nombramiento y el de D. Luis Barjan, hechos por el Presidente de México para directores por parte de aquel Gobierno, en la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec, conforme á lo prevenido en el art. 30 de la concesion hecha á D. Emilio La-Sère, para abrir la comunicacion interoceánica al través del Istmo de Tehuantepec, que ahora poseemos.

«Felicito al Gobierno de México por su juiciosa y sábia eleccion de las personas que lo representen en el cuerpo de directores que tiene en sus manos una empresa tan digna del genio de sus mejores hombres.

«Acompaño á vd. una copia de la escritura de asociacion, junta con otra copia del traspaso de la concesion del Sr. La-Sère, y me permito decir á vd. que el personal de la Direccion de esta Compañía consiste, en la actualidad, de las siguientes personas: Simon Stevens, presidente; Emilio La-Sère, L. E. Hargons, H. J. Heisch, J. A. Hargons, secretario.

«Las últimas dos personas han hecho su dimision, que aun no se les ha aceptado.

«Con toda probabilidad casi será organizada por completo una nueva direccion dentro de pocas semanas, compuesta de algunos de los mejores capitalistas de Nueva York, de quienes quedará satisfecho el Gobierno que vd. representa.

«Hemos demorado en adoptar un Código para estatutos, hasta que tenga lugar la organizacion permanente de la direccion; pues las estipulaciones contenidas en la escritura, son amplias por ahora.

«Las reuniones regulares del cuerpo de directores, tendrán lugar el primer lúnes de cada mes á las doce de la mañana, en la oficina de la Compañía, que en lo sucesivo será en el número 174 de la calle de Chambers, en la ciudad de Nueva York, adonde vd. y el Sr. Luis Barjan están notificados de concurrir y ejercer las funciones que su Gobierno les haya comunicado.

«Aprovecho esta oportunidad para asegurar á vd. mi más alta consideracion, y queda muy respetuosamente de vd. su servidor.—*Simon Stevens*, presidente.»

Y tengo la honra de ponerlo en conocimiento de vd., protestándole con este motivo mi más atenta consideracion.—*Juan N. Navarro.*—C. Ministro de Fomento, Colonizacion, etc.—México.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—He recibido las comunicaciones de vd. fechas 6 y 7 del presente mes, y por ellas me he impuesto de las comunicaciones cambiadas entre vd. y el Sr. Simon Stevens, presidente actual de la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec.

Independencia y Libertad. México, Mayo 24 de 1869.—*Balcárcel.*—C. Juan N. Navarro, cónsul general de la República en los Estados-Unidos.—Nueva York.

Son copias. México, Julio 8 de 1869.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 197.

Almoneda anunciada el dia 29 de Marzo de 1869

para el remate de acciones del ferrocarril de México á Tlalpam.

Tesorería general de la Federacion.--No habiendo tenido efecto la almoneda anunciada para hoy, en que debió rematarse la cantidad de ($25,000) veinticinco mil pesos en acciones del ferrocarril de México á Tlalpam, consignándose de ella ($20,000) veinte mil pesos para la amortizacion de certificados de las secciones liquidatarias y ($5,000) cinco mil pesos para la de bonos de la deuda interior, participo á las personas que deseen hacer postura, que la propia almoneda tendrá verificativo el próximo dia 31 del actual, comenzando en esta oficina á las diez de la mañana.

México, Marzo 29 de 1869.--*M. P. Izaguirre.*

Número 198.

Resolucion de 17 de Abril de 1869

para que se haga efectivo el cobro del 15 por 100 del ferrocarril al comercio de Colima.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 1ª—El Juzgado de Distrito de Jalisco se ha dirigido á esta Secretaría con objeto de saber las razones que el Gobierno haya podido tener presentes, al dictar la resolucion de 27 de Setiembre de 1867 y sus relativas, para que se hiciera efectivo el cobro del 15 por 100 del ferrocarril al comercio de Colima, para en su vista decidir sobre el juicio de amparo promovido por el C. Lic. Emeterio Robles Gil, á nombre de algunas casas del mismo comercio; é impuesto del negocio el C. Presidente, despues de haberse examinado detenidamente en Junta de ministros, se ha servido acordar se diga á vd. lo siguiente:

En primer lugar vd. ha debido dar el informe desde luego, por varias consideraciones, á saber: que bien visto el cobro de que se trata y examinado el negocio á la luz de la razon y los principios, la conducta de vd. observada en el asunto nacia real y positivamente de leyes vigentes en el país, de las que no era vd. más que el ejecutor; y como el recurso intentado por el comercio de Colima no se dirige ni ha podido dirigirse contra la fuerza obligatoria de esas leyes, resulta lo que ántes se ha dicho, como una verdad indisputable. Además, la ley que estableció los juicios de amparo quiso claramente que se oyese á la autoridad ó funcionario de quien inmediata y directamente tuviese orígen el acto reclamado.

Ha querido al mismo tiempo el C. Presidente que, al decir á vd. lo anterior, se le manifiesten las razones y fundamentos legales que, sobre corroborar lo que se lleva expuesto, justifican con evidencia la legalidad con que esa aduana marítima procedió al hacer efectivo el cobro del 15 por 100 de ferrocarril, materia del juicio iniciado por el C. Robles Gil.

Efectivamente, no hay más que leer con cuidado la resolucion de 7 de Setiembre citada, para convencerse de que no puede en manera alguna importar una declaracion nueva, ni fuera ni contra la ley que mandó suspender el pago del derecho de amortizacion de la deuda pública, sustituido con el de ferrocarril de que se trata; pues para que así fuera, habria necesidad de convenir en un error legal, cual es el suponer que á la fecha en que esa resolucion se dictó habia espirado el término de cinco años establecido en la ley citada.

Si bien es cierto que en los casos en que la ley señala plazo para que comience ó concluya su fuerza obligatoria, basta el trascurso del término para que la ley comience ó acabe, tambien lo es que se requiere indispensablemente que ese término sea hábil, tanto para el perjuicio como para el provecho; pues de otro modo se dice, y es verdad, que no corre. Y siendo esto así, no se concibe ciertamente qué razon atendible pueda alegarse para sostener que el término de los cinco años de que se trata, pudo y debió correr en perjuicio del Gobierno legítimo de la República, durante la época del llamado Imperio.

En este supuesto de incontrovertible verdad, la consulta de vd. y la resolucion sobre el cobro de los derechos en cuestion, se reducen á un simple hecho que en manera alguna importa duda ni aclaracion de ley, ni mucho ménos puede decirse que la segunda tenga el carácter de una disposicion especial, que esté fuera de las facultades comunes y ordinarias de la administracion.

Y es tan claro este punto, que el Gobierno al resolver, como lo hizo, no tuvo, ni hay palabra que lo indique, duda alguna sobre la vigencia de la ley que estableció el referido 15 por 100; y muy léjos estuvo de querer decir que la resolucion que se reservó dictar, fuese con el objeto

de darle un carácter obligatorio en el sentido de aclarar, ampliar ó restringir la ley. Lo único que quiso, y se desprende sin violencia de los conceptos contenidos en la comunicacion dirigida á vd. en el repetido mes de Setiembre, lo mismo que los acuerdos dictados con motivo de las solicitudes del comercio de Colima, fué expedir más tarde, como en efecto lo hizo, la ley que conviniera, segun demandasen los intereses del país.

Si pues el Gobierno ni alteró, ni modificó la ley, ni quiso, ni pretendió dictar disposicion alguna que tuviese el carácter de tal, ya fuera general, ya particular, no es extraño que al dirigirse á esa aduana marítima sobre el asunto de que se trata, lo hiciese en la forma que empleo; ni de ahí puede inferirse que vulneró derecho alguno, ni ménos todavía que haya quebrantado las prescripciones del Código fundamental.

Pero hay más todavía, por si lo dicho hasta aquí no fuese, como es, bastante para justificar el buen derecho con que esa aduana procedió al hacer el cobro; y notable es por cierto, que el Ciudadano promotor fiscal no haya tenido presente al invocar los artículos de la Carta federal, la grave consideracion que va á exponerse.

Con sólo comparar la fecha de la resolucion á que se alude, con la en que se restableció en la República el régimen constitucional, se viene en conocimiento, sin grande esfuerzo, de que no puede apelarse al recurso de amparo sin olvidar principios bien conocidos y fuera de discusion.

En efecto, las garantías constitucionales á que se hace referencia, nacieron con la ley que las sancionó, de tal modo, que sin estar ella en vigor, no podrian existir ni tener fuerza obligatoria; y ya se ve que en Setiembre de 1867 no estaba aún restablecido el régimen constitucional en la República, ni mucho ménos en el mes de Febrero del mismo año, en que el general Corona se dirigió al Gobierno con motivo de esta cuestion.

En comprobacion de todo lo expuesto, hay un hecho tan conocido como constante, y es que en todas las aduanas marítimas del país se ha hecho con regularidad el cobro del tantas veces citado 15 por 100,

sin que se haya presentado la cuestion que el comercio de Colima pretende sostener, porque ninguno ha creido sin duda que se hace sin derecho, ni ménos con violacion de las garantías constitucionales.

Sobran aún razones de igual peso que las anteriores, para convencerse de la ninguna justicia con que se ha promovido, por el comercio de Colima, el juicio de amparo que motiva esta comunicacion, las cuales se omiten sólo en obsequio de la brevedad; recomendando á vd., para concluir, que tenga presente todo lo dicho al emitir el informe de que se trata.

Lo digo á vd., etc.

Número 199.

Almoneda anunciada el dia 22 de Abril de 1869

para el remate de acciones del ferrocarril de México á Tlalpam.

A fin de amortizar la mayor cantidad posible de la deuda pública, y dar cumplimiento á las leyes que se refieren á este asunto, el C. Presidente se ha servido disponer que el juéves 29 del actual se verifique la almoneda de la deuda interior correspondiente al mes de Agosto del año próximo pasado, destinándose á ella $25,000 en acciones del ferrocarril de Tlalpam de las pertenecientes al Supremo Gobierno.

En esta almoneda se consignarán $20,000 á la amortizacion de certificados expedidos por las dos secciones liquidatarias, y $5,000 á los bonos de la deuda nacional.

Independencia y Libertad. México, Abril 22 de 1869.—*Romero.*—Ciudadano tesorero general de la nacion.

Número 200.

Tarifa de Abril 24 de 1869

para la clasificacion de efectos en el ferrocarril de México á Veracruz.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Ferrocarril de México á Veracruz.—Habiéndose observado que todavía se tienen dudas sobre la inteligencia que debe darse á la nota publicada al pié de la tarifa para el trasporte de mercancías en el ferrocarril mexicano, reproducimos á continuacion la expresada tarifa, así como el artículo 14 de la concesion, segun resulta de la modificacion IV hecha por la ley de 10 de Noviembre de 1868.

CLASIFICACION DE EFECTOS.

PRIMERA CLASE.

Aceite en botellas.

Adornos de mármol.

Aguarras.

Alfombras y tapicerías extranjeras.

Alabastro labrado.

Becerrillos, tafiletes y gamuzas extranjeras.

Carne fresca.

Calzado extranjero.

Cera extranjera.

Conservas alimenticias.

Cuadros y grabados.

Cueros y pieles extranjeras.

Drogas.

Dulces extranjeros.

Efectos de escritorio.

Idem plateados y dorados.

Idem químicos.

Idem hoja de lata.

Escultura.

Especias finas.

Espejos, á riesgo del dueño la avería interior.

Flores artificiales y todo lo comprendido bajo la denominacion de «fancy goods» (efectos de fantasía).

Fuegos artificiales.

Frutas secas extranjeras.

Ganados.

Grana.

Guantes.

Géneros de seda.

Instrumentos de música.

Juguetes de todas clases, extranjeros.

Joyas, piedras preciosas, oro y plata; quedando responsable la Empresa á lo que disponga la legislacion vigente en la República y á lo que establecen las prácticas del comercio.

Lámparas.

Licores cordiales.

Loza extranjera.

Marcos para cuadros.

Muebles de todas clases, extranjeros.

Madera labrada, extranjera.

Mercería fina.

Objetos de lujo, de bronce ó cobre.

Porcelana y cristalería, á riesgo del dueño la avería interior.

Perfumería.

Pinturas.

Relojes.

Ropa hecha de todas clases, extranjera.

Sombreros y gorras de todas clases, extranjeros.

Tabaco extranjero.

Té.

Velas.

Vino en botellas.

SEGUNDA CLASE.

Aceites en barriles.

Aguardientes del país.

Algodon del país y extranjero.

Añil.

Armas de fuego.

Arneses.

Azúcar.

Alfombras y tapices del país.

Betun.

Botellas vacías.

Broches de todas clases.

Cajas de fierro.

Cáñamo.

Cacao.

Café.

Colchones.

Cera del país.

Casimires del país.

Chocolate.

Calzado del país.

Dulces del país.

Efectos de talabartería, del país y extranjeros.

Esteras de cáñamo ú otro género.

Frutas secas del país.

Ferretería.

Géneros de algodon.

Idem de lino.

Idem de lana.

Idem mixtos.

Galleta, pan y bizcocho.

Heno aprensado.

Huevos.

Hilo de cáñamo.

Jamones.

Jarabes.

Lana en pacas.

Máquinas de agricultura.

Maquinaria en piezas grandes.

Mercería ordinaria.

Pescado salado.

Paja.

Piezas fundidas de cobre y bronce.

Provisiones saladas en barriles.

Pulques.

Papel blanco ó de color.

Queso extranjero.

Ropa hecha del país, de todas clases.

Sombreros y gorras del país, de todas clases.

Sagú.

Tabaco del país, labrado ó en rama.

Vino en barriles.

Vinagre.

TERCERA CLASE.

Abonos para terrenos.

Acero en barras ó bultos.

Adobes.

Alabastro en bruto.

Alumbre.

Arena.

Arboles y plantas.

Arroz.

Azogue, 0,15 quintal.

Barba de ballena.

Bronce, plomo y otros metales no labrados.

Ceniza.

Cereales.

Cimiento.

Costales.

Cooke, carbon de piedra de todas clases y carbon de madera.

Cueros y pieles del país.

Clavos.

Cal en bruto ó piedra de cal, y cal viva.

Fierro en lingotes ó en bruto.

Idem en piezas de mayor tamaño y peso.

Idem en barras, etc.

Fruta fresca.

Herramienta para artesanos.

Harina.

Henequen.

Jarcia.

Jabon.

Ladrillos.

Leña.

Libros.

Legumbres.

Loza del país.

Maíz.

Minerales en bruto.

Mármol en bruto y materiales de construccion.

Metales sin labrar.

Máquinas en piezas regulares.

Muebles del país.

Madera labrada del país.

Pescado fresco.

Piedras minerales y piedras de alabastro.

Idem tezontle, etc.

Idem para pavimento.

Idem para molino.

Pizarras.

Piloncillos.

Petates.

Queso del país.

Rieles.

Semillas.

Sal.

Sebo en barriles.

Sosa.

Tejas.

Tierra y todos los artículos de poco valor no comprendidos en esta lista.

Vidrios del país.

Yeso.

NOTA.—Los efectos que no estén consignados en la anterior tarifa, no se colocarán en la clase que les corresponda, sin recabar previamente la aprobacion del Gobierno.

México, Abril 24 de 1869.—*Balcárcel.*

«Art. 14. En los tramos parciales será proporcional al número de leguas el cobro por mercancías y pasajeros. Los frutos nacionales que se trasporten en direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, gozarán rebaja de 60 por 100 sobre las tarifas. Cuando el trasporte de los mismos frutos se haga en la direccion inversa, la rebaja sobre las mismas tarifas será de un 20 por 100.»

Número 201.

Comunicacion de 4 de Setiembre de 1869

previniendo se reconozca el tramo de Santa Ana á la garita de Tlaxcala de la ciudad de Puebla, correspondiente á la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Para que pueda ponerse en explotacion el tramo de ferrocarril últimamente construido entre Santa Ana y la garita de Tlaxcala, en Puebla, es necesario que, conforme á lo que previene el art. 34 del reglamento de ferrocarriles, sea reconocido el expresado tramo por el ingeniero que al efecto nombre el Gobierno.

En consecuencia, se ha servido disponer el C. Presidente que vd. se encargue del reconocimiento indicado, el cual verificará detalladamente y con la mayor minuciosidad en todas sus partes, dando á este Ministerio el informe correspondiente. Aunque la comision que se da á vd. se refiere especialmente al repetido tramo, desea el C. Presidente que, haciendo un reconocimiento general del resto de la via en sus terraplenes, superestructura y obras de arte, informe vd. á esta Secretaría respecto de los defectos que en ella notare.

Acompaño á vd. un ejemplar del reglamento de ferrocarriles, en que se fijan las principales condiciones que debe satisfacer el de que se trata; y como la Empresa no puede poner en explotacion el tramo de Puebla hasta que haya recibido la correspondiente autorizacion, recomiendo á vd. que á la mayor brevedad proceda á practicar el reconocimiento, á cuyo fin se da con esta fecha el aviso respectivo al representante de la misma Empresa.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 4 de 1869.—*Balcárcel.*—C. Roberto B. Gorsuch, ingeniero en jefe de la Comision del camino de Ometusco á Tuxpam.—Presente.

Telégrama recibido de Apizaco el 13 de Setiembre de 1869, á las diez y cincuenta minutos del dia.—C. Ministro de Fomento.—He hecho los cambios indispensables en la via, y ahora se encuentra ésta bien para el tránsito de los trenes. Informaré á vd. en persona mañana.—*Roberto B. Gorsuch*, inspector.

Tengo el honor de participar á vd. que en vista del nombramiento que el C. Presidente se sirvió hacer en mi persona el dia 4 del corriente para inspeccionar ciertos tramos del ferrocarril mexicano, y ateniéndome para verificarlo, tanto á las instrucciones contenidas en el referido nombramiento, como al reglamento que se me acompañó, procedí á verificarlo en la mañana del dia 11 del corriente, en aquella parte de las obligaciones que se me imponen, y era practicable hacerlo ántes de la apertura del camino, cuidando de tener constantemente á la vista, durante esta inspeccion, todos los puntos que con particularidad se mencionan en la comunicacion de vd., y recordando, sobre todo, una condicion que es de vital importancia en la materia, á saber: «seguridad para los trenes.»

El motivo de no haber comenzado mi inspeccion ántes del 11 del corriente, se originó del hecho de que ciertos tramos de la línea que ha de abrirse el dia 16 del corriente, no estaban en estado de sufrir la inspeccion correspondiente ántes de dicha fecha, segun los informes de los ingenieros del camino; y el de no haber destinado el período intermedio á una inspeccion detenida de otros tramos de la línea, fué por la razon de que todos los empleados y subalternos del camino estaban tan completamente ocupados en los debidos y necesarios preparativos para su apertura, que juzgué inoportuno distraer su atencion de estas obligaciones. A haberme ajustado á los deseos del ingeniero de la Compañía, hubiera tenido que trasferir la inspeccion hasta el dia 13 del que cursa, pero presentí que esta seria una dilacion peligrosa.

En mi telégrama de ayer participé á vd. que el tramo del camino situado entre Santa Ana y Puebla estaba en estado de poder permitir con seguridad el paso de trenes.

Reservando todos los pormenores para cuando rinda mi informe definitivo, que presentaré luego que haya terminado la inspeccion minuciosa de toda la línea, sin demorar por esto la continuacion de mis trabajos en la comision que desempeño en el camino de Ometusco á Tuxpam, sólo manifestaré en esta comunicacion que he quedado satisfecho sobre todos los puntos que han sido necesarios para imponerme completamente acerca de la construccion y estado corriente del camino, haciendo aquellas sugestiones que me han ocurrido y ordenando aquellos cambios ó medidas precautorias que he creido necesarias; y declaro sin vacilar, que la línea en su entera extension, desde esta ciudad hasta Puebla, aunque no completa en todos los detalles de su construccion, ha quedado tan segura contra todo accidente, como puede esperarse del alcance de la ciencia y prevision humana.

Hé aquí el reglamento que se ha fijado para la marcha de los trenes el dia 16 del corriente:

1º A las ocho de la mañana de dicho dia saldrá de la estacion de Buenavista un tren compuesto de una locomotora y seis carros, conduciendo á los artesanos convidados, y andará con la velocidad acostumbrada hasta llegar á Santa Ana, en donde se detendrá para esperar órdenes.

2º Un tren compuesto de una locomotora y nueve carros, que conducirá al C. Presidente, á su Gabinete y directores del camino, saldrá de Buenavista á las diez de la mañana, y emprenderá su marcha caminando á razon de veinte millas por hora, deteniéndose en Apam, Soltepec y Apizaco solamente, para proveerse de leña y agua, y entrará en Puebla á las tres y media de la tarde.

Este tren irá precedido á una distancia precautoria por una locomotiva exploradora, en la cual irá el jefe de cuadrillas. El superintendente de locomotoras irá en la máquina del tren.

3º A las once del dia saldrá un tren especial compuesto de dos lo-

comotivas y veinte carros con los señores convidados, y se pondrá en marcha andando á razon de veinte millas por hora, deteniéndose solamente para proveerse de agua y leña, hasta llegar á Panzacola, en donde se detendrá para esperar órdenes.

Los trenes núms. 1 y 3 entrarán en Puebla segun las instrucciones que se les trasmitirán por telégrafo.

Se colocarán guardacaminos en toda la extension del camino, para ponerlo á cubierto de todo accidente.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 14 de 1869.—*R. B. Gorsuch*, ingeniero inspector.—C. Ministro de Fomento.—Presente.

Es copia. México, Setiembre 14 de 1869.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 202.

Resolucion de 9 de Setiembre de 1869

autorizando al Presidente de la República para que asista á la inauguracion del ramal de ferrocarril entre México y Puebla.

Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones exteriores.—Seccion de cancillería.—El Presidente de la República ha sido invitado para presidir en la ciudad de Puebla el acto de la inauguracion del término del ferrocarril entre aquella y esta ciudad, y cree conveniente ir á presidirlo por tratarse de una obra importante, que servirá de estímulo para la más pronta conclusion del ferrocarril entre México y Veracruz, y de ejemplo para otras mejoras semejantes de interes nacional.

Conforme al art. 84 de la Constitucion, el Presidente no puede separarse del lugar de la residencia de los poderes federales sin autorizacion del Congreso, ó en sus recesos, de la Diputacion permanente; y en el presente caso no se puede ocurrir al Congreso, porque no funcionará ántes del 16 de este mes, que es el dia señalado para la inauguracion.

En tal virtud, tengo la honra de dirigir á vdes. esta comunicacion, pidiendo á la Diputacion permanente que se sirva autorizar al Presidente de la República para que pueda ir á la ciudad de Puebla, con el objeto de asistir á las solemnidades de la inauguracion del término del ferrocarril entre aquella y esta ciudad.

Protesto á vdes. mi respetuosa consideracion.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 9 de 1869.—*S. Lerdo de Tejada.*—Ciudadanos diputados secretarios de la Diputacion permanente del Congreso de la Union.

Secretaría de la Diputacion permanente del Congreso de la Union. —La Diputacion permanente, en sesion de hoy, ha aprobado lo siguiente:

Se autoriza al C. Presidente de la República para que pueda asistir á las solemnidades que deben tener lugar en Puebla con motivo de la inauguracion del término del ferrocarril entre aquella y esta ciudad.

Lo que comunicamos á vd. para que se sirva hacerlo al C. Presidente de la República, en cumplimiento del preinserto acuerdo.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 9 de 1869.— *Jesus M. Gaxiola*, diputado secretario.— *D. Balandrano*, diputado secretario.— C. Secretario del Despacho de Relaciones.— Presente.

Número 203.

Estatutos aprobados en 14 de Setiembre de 1869

con las aclaraciones que se expresan para la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—México, Abril 10 de 1869.—Tengo la honra de enviar al señor Ministro de Fomento los Estatutos de la Compañía del ferrocarril mexicano. Ellos, hasta el art. 103, son la base sobre que se fundó la Compañía, y los números posteriores abrazan las modificaciones que imponen los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868.

Con esto queda cumplida la prescripcion del art. 46 del decreto de 11 de Noviembre de 1868, y yo tengo el honor de protestar al señor Ministro las consideraciones de mi respeto y aprecio.—*Guillermo Barron.*—Señor Ministro de Fomento.

CONDICIONES DE ASOCIACION

de la Compañía Limitada (Limited) del Ferrocarril Mexicano.

Por cuanto á que el Gobierno de México por un decreto, fecha del dia 31 de Agosto de 1867, modificado por el decreto posterior del 5 de Abril de 1861, otorgó á D. Antonio Escandon, de México, una concesion á perpetuidad, de un ferrocarril de Veracruz hasta la ciudad de México, con un ramal hasta la ciudad de Puebla y otros ramales eventuales dentro de una zona de 25 leguas de cada lado de la línea princi-

pal de dicho ferrocarril, juntamente con una concesion gratuita á perpetuidad, de todos los terrenos nacionales necesarios para los usos del ferrocarril y de sus ramales, y para todas las estaciones, edificios y trabajos en conexion con él, y tambien una concesion gratuita de todos los minerales, salinas, fósiles y otras sustancias semejantes que puedan encontrarse en la línea de construccion del dicho ferrocarril y de sus ramales, ó bajo los terrenos necesarios para los mismos, así como otros derechos, privilegios y beneficios anexos, ó incidentes á los dichos decretos y concesion.

Y por cuanto á que el Gobierno de México se ha comprometido á recibir, durante un período de cinco años, acciones de dicha Compañía estimadas á la par en pago de un quince por ciento de los derechos aduanales que se causaren ó se hubieren de causar en los puertos de México.

Y por cuanto á que como subvencion para dicho ferrocarril, el Gobierno de México ha creado un nuevo fondo ó deuda pública de ocho millones de pesos representado por bonos de la construccion del ferrocarril de Veracruz á México, cuyos bonos tienen un interes de cinco por ciento y son pagaderos en veinticinco años á razon de $560,000 al año, aplicables á los intereses y á la amortizacion del capital.

Y por cuanto á que de la dicha subvencion de ocho millones de pesos queda ahora disponible en manos del concesionario, D. Antonio Escandon, una suma de seis millones de pesos.

Y por cuanto á que el dicho D. Antonio Escandon ha construido algunas partes del ferrocarril de Veracruz á México, es decir, tres y media millas de México á Guadalupe, veintitres de Veracruz á Soledad y un pequeño ramal de Tejería á San Juan, y á que tambien hay veintisiete millas casi acabadas en la actualidad, de Soledad á Paso del Macho.

Y por cuanto á que en virtud del art. 38 de la dicha concesion, el dicho D. Antonio Escandon estaba obligado á entregar en la tesorería de México la suma de ocho millones de pesos de la deuda pública interior de México, cuya obligacion ha sido debidamente cumplida.

Y por cuanto á que habiendo formado el dicho D. Antonio Escandon en México dos Compañías respectivamente intituladas: «las líneas de Veracruz y Orizaba y de México y Puebla,» para concluir y poner en explotacion las secciones de ferrocarril entre Veracruz y Orizaba y entre México y Puebla, ha arreglado refundir estas Compañías en la llamada «Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano.»

Y por cuanto á que en virtud de un contrato ya preparado y redactado con expresion de que se ha de celebrar entre la Compañía del Ferrocarril Mexicano por una parte, y por la otra Smith Knight y Compañía Limitada, que en adelante se llamarán los contratistas. Dichos contratistas han convenido en concluir dicho ferrocarril de Veracruz á México con un ramal para Puebla, con todo lo que se requiera para la completa provision de una línea segun los términos, con terrenos, obras de arte, estaciones, buenos abrigos, ademes y todos los anexos necesarios, segun los términos del dicho contrato; y á proveer y entregar todo el material de rueda y demas necesario para el servicio de dicha Compañía, de la clase y valor descritos en dicho contrato; y de establecer un telégrafo eléctrico con tres hilos y con los aparatos completos segun los términos del dicho contrato; y á reparar completamente las secciones del ferrocarril que están ya ó que se pusieren en explotacion, todo por la suma de 5.239,120 libras.

Y por el dicho contrato está estipulado que toda la línea del ferrocarril con el ramal de Puebla, estará enteramente acabada y lista para el servicio con todos sus anexos, dentro de cuatro años contados desde el dia 1º de Setiembre de 1864; y tambien que en caso de que los contratistas concluyan el dicho ferrocarril y obras de arte, el material de rueda, el telégrafo y obras anexas, inclusa la compra de terrenos conforme al dicho contrato, 30 dias ó más, ántes de la espiracion de dicho término de cuatro años, entónces los dichos contratistas recibirán una gratificacion de 4,000 libras esterlinas por cada período de 30 dias economizado respecto del dicho plazo de cuatro años fijado para la conclusion y apertura del dicho ferrocarril.

Y por cuanto á que el dicho contrato preparado y detallado como está

dicho, ha sido ya celebrado por el dicho «Smith Knight y Compañía limitada,» y adoptado por la «Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano» y será sellado y entregado por ella ó por uno ó más de los directores de la dicha Compañía en su nombre, tan pronto como sea posible despues del registro de la Compañía del ferrocarril mexicano.

Y por cuanto á que en la dicha suma de 5.239,120 libras se incluye el valor de las secciones y obras ya hechas entre Veracruz y Paso del Macho y entre México y Guadalupe, para los usos del dicho ferrocarril, y que los contratistas han convenido en trasferir y entregar á la Compañía dichas obras juntamente con las demas que han de construir ellos, libre de todo otro gasto, excepto los mencionados en la presente.

Y por cuanto á que el dicho D. Antonio Escandon ha convenido en ceder á la dicha Compañía todos los derechos y privilegios que le son otorgados por la dicha concesion, con excepcion de los terrenos en la Sonora, y con excepcion de los derechos y privilegios mencionados en ella con respecto á un ferrocarril que debe hacerse de México al Pacífico; y todos los planos del dicho ferrocarril, los terraplenes, obras de arte, edificios y otras obras ya hechas y terminadas, siendo especialmente destinadas para los usos del ferrocarril ó sus ramales; y los derechos, títulos é intereses que dicho Sr. Escandon tiene en ellos, y á que ha consentido tambien entregar á la dicha Compañía bonos de la dicha subvencion mexicana hasta la suma de 6 millones de pesos, en los términos y por la consideracion que aparece en los siguientes.

Y por cuanto á que dicho D. Antonio Escandon ha hecho arreglos con los ingenieros James Samuel, de 26 Great George Street, Westminster; y con Andrew Talcott, de los Estados-Unidos y de México, para ejercer la inspeccion de la construccion de los ferrocarriles y para hacer todos los planos necesarios para ellos y para prestar todos los otros servicios profesionales que puedan necesitar los promotores del dicho ferrocarril, al precio y bajo las condiciones mencionadas en un convenio entre ellos, fechado el dia 15 de Julio de 1864.

Por lo expuesto se ha convenido lo que sigue:

1º Las disposiciones de la tabla A de la «Acta de Compañía de 1862,»

no se aplicarán en este caso; y los siguientes serán los artículos de asociacion de la dicha Compañía del Ferrocarril Mexicano «limitada,» que en estos artículos se llamará la «Compañía.»

2º El capital de la Compañía es de 2.700,000 libras de moneda esterlina inglesa, dividido en 135,000 acciones de £20 cada una; cuyas acciones serán emitidas segun la discrecion de los directores, que tendrán el poder de suspender la aplicacion de todas ó de una parte de ellas á los suscritores, por cualquier período que consideren conveniente.

3º El dicho D. Antonio Escandon, á expensas de la Compañía, ejecutará luego todos los actos, extenderá todos los documentos y obtendrá todas las autorizaciones y permisos necesarios para poner á dicha Compañía, sus sucesores y cesionarios ó la persona ó personas que puedan nombrar para representarla, en posesion efectiva de todo lo que la referida concesion otorgó, segun se ha dicho, para hacer un ferrocarril de Veracruz á México con un ramal hasta Puebla, y de todos los derechos, privilegios, beneficios y ventajas derivadas de la dicha concesion ó anexas á ella, y de todos los planos del dicho ferrocarril de Veracruz á México y sus ramales; y ejecutará todos los actos y extenderá los documentos necesarios para poner á los contratistas en aptitud de trasferir y entregar á la dicha Compañía todos los terraplenes, obras de arte, edificios y otros trabajos que en la actualidad estén hechos y concluidos en todo ó en parte para el servicio de dicho ferrocarril y sus ramales ó que tengan conexion con él, conforme al contrato ántes mencionado.

4º El dicho D. Antonio Escandon obtendrá luego á sus expensas la disolucion legal de las dichas dos Compañías llamadas «México y Puebla» y «Veracruz y Orizaba,» y la traslacion legal á la Compañía de todos los demas derechos y propiedades de dichas dos Compañías respectivamente, ó bien de otra manera hará efectiva la traslacion de las secciones últimamente mencionadas con sus anexas á la dicha Compañía.

5º El dicho D. Antonio Escandon entregará luego á la Compañía para su uso, la dicha subvencion, ó sean seis millones de pesos en bo-

nos de la construccion del ferrocarril de Veracruz á México, estimados á la par con los cupones de los intereses desde el dia 1º de Enero de 1865.

6º La Compañía, en virtud de la traslacion mencionada en los artículos 3º y 4º, tomará á su cargo todas las obligaciones impuestas al dicho Sr. Escandon por la concesion respecto á dicho ferrocarril de Veracruz á México y sus ramales, é indemnizará al dicho Sr. Escandon, sus herederos, albaceas y administradores, de todas las reclamaciones y responsabilidades que puedan dimanar de la misma.

7º La Compañía tomará á su cargo y ejecutará el referido contrato, fecha 15 de Julio de 1864, hecho entre el dicho Sr. Escandon por una parte y el dicho James Samuel y Andrew Talcott por la otra parte.

8º En consideracion á la cesion que Escandon debe hacer á la Compañía, y los demas actos ejecutados por el mismo, conforme á los artículos anteriores 3º, 4º y 5º, el dicho D. Antonio Escandon, sus albaceas, administradores y cesionarios, tendrán el derecho de recibir, y percibirán á perpetuidad, 4 por 100 sobre el beneficio neto anual de la Compañía, despues de cubiertos todos los cargos y gastos, y despues de pagar á los accionistas un dividendo de 8 por 100 al año. Y dicho 4 por 100 se pagará al dicho D. Antonio Escandon, á sus albaceas, administradores y cesionarios, en abonos que en lo posible correspondan á medio año.

9º Los directores de la Compañía tendrán plenos poderes para liquidar y fijar la suma pagadera al dicho Sr. Escandon, á sus albaceas, administradores y cesionarios, conforme al art. 8º anterior, y la suma así liquidada, fijada y certificada por los directores ó por un quorum de ellos, será obligatoria para todas las partes; y ni el Sr. Escandon, ni sus albaceas, cesionarios ó administradores, tendrán derecho por razon de dicho 4 por 100, de pedir los libros ó examinar las cuentas de la Compañía, y los directores podrán hacer á dicho Escandon los abonos que crean convenientes por cuenta del dicho 4 por 100 ántes de la liquidacion final de la suma que resulte debérsele al fin de cada año.

10. Dicho D. Antonio Escandon ó sus cesionarios tendrán tambien, por la consideracion ántes dicha y durante el espacio de 40 años conta-

dos desde el 1º de Enero de 1864, el privilegio de poner en dicho ferrocarril ó en cualquiera parte de él abierta al tráfico general, un carruaje costeado por él ó por ellos; cuyo carruaje, las personas que viajen en él, con permiso de D. Antonio Escandon ó sus cesionarios, y el equipaje de ellos, serán llevados libres de pago por cualquiera de los trenes de la Compañía que pidiere D. Antonio Escandon ó sus cesionarios, con tal que el número de personas que viajen en dicho carruaje libres de pago, no exceda de ocho.

11. El contrato ántes mencionado como preparado y redactado para celebrarse entre la Compañía por una parte, y los dichos Smith Knight y Cª de otra, será luego sellado y concluido por dicha Compañía.

12. Los directores de la Compañía tendrán la facultad de levantar para el objeto de la Compañía, la suma de 2.700,000 libras esterlinas de moneda inglesa, cuya suma será levantada por la emision de bonos ú obligaciones con el sello de la Compañía, debiendo tener cada bono el valor determinado por los directores de la Compañía al tiempo de la emision, y debiendo ponerse en circulacion en los términos y bajo las condiciones que tales directores crean convenientes.

12 *a*. A fin de asegurar el reembolso con interes de cualesquiera cantidades recibidas en préstamo ó por recibir, en uso de la facultad contenida en el art. 12, los directores tendrán poder para hipotecar ó gravar el todo ó una parte de las obras de la línea y propiedades de la Compañía, incluyendo las sumas pagaderas por el Gobierno mexicano de tiempo en tiempo, para cuyo objeto podrán extender instrumentos con el sello de la Compañía ó de cualquiera otra manera que se crea necesaria ó eficaz.

12*b*. Los directores determinarán la tasa de interes pagadero de tiempo en tiempo por la Compañía sobre las cantidades recibidas á interes, conforme á la facultad contenida en el art. 12, y pueden tambien extender bonos y otras seguridades por una suma nominal, excediendo el capital actualmente adelantado, y pueden tambien separar y apropiar cualquiera de los recibos de la Compañía para un fondo de amortizacion ó de otra manera para redimir y liquidar los bonos é instru-

mentos, así extendidos por la suma denominativa de ellos, dentro de un período dado, y pueden de igual manera, de tiempo en tiempo, volver á pedir prestadas cualesquiera cantidades ya amortizadas; y pueden, en general, hacer todo aquello que crean conveniente para llevar adelante los poderes conferidos por el presente.

13. Todos los intereses ó dividendos que se declaren en favor de las acciones de la Compañía, se pagarán por semestres en Lóndres, Paris ó México, á la eleccion de cada accionista, á razon de 25 francos en Paris y 5 pesos en México por libra esterlina, con tal que dichos accionistas den noticia á la Compañía, con tres meses de anticipacion, del lugar en donde deseen cobrar su dividendo. En defecto de tal noticia, todos los dividendos serán pagados en la oficina principal de la Compañía.

14. Si estuvieren registradas varias personas como propietarias de alguna accion, cualquiera de ellas puede dar recibos válidos por los dividendos pagados por cuenta de dicha accion.

15. Cada accionista tendrá, mediante el entero de un scheling ó de una suma menor, segun pueda determinar la Compañía en una Junta general, derecho á un certificado sellado con el sello comun de la Compañía, que especifique la accion ó las acciones que posee y la suma pagada por cuenta de su precio; y si tal certificado se deteriorare ó se perdiere, podrá renovarse mediante el pago de un scheling ó de una suma menor que la Compañía pueda fijar en Junta general. Tal certificado manifestará los pedidos hechos y cubiertos á la fecha de su emision por cuenta de las acciones á que se refiere.

16. Los directores pueden hacer á los accionistas, de tiempo en tiempo, tales pedidos por cuenta de la parte del precio de las acciones que no hubiere sido aún cubierta, como lo crean conveniente, con tal que se les dé noticia de cada pedido con treinta dias de anticipacion por lo ménos: los pedidos que así se hagan serán pagados en los plazos fijados por los directores y en el lugar en que á ese tiempo resida cada accionista, ya en Lóndres, Paris ó México, á su eleccion, en las oficinas de los banqueros de la Compañía, ó si algun accionista no residiere en alguno de los lugares mencionados, los pedidos serán pagados en las ofi-

cinas de los banqueros en Lóndres, y los directores tendrán facultad de prorogar los plazos á los accionistas que no residan en la Gran Bretaña.

17. Se considerará hecho un pedido en la fecha en que pase la resolucion de los directores autorizándolo.

18. Si un accionista no cubriere un pedido ántes ó en el dia señalado para el pago, quedará obligado á pagar intereses sobre su importe, á razon de 8 por 100 anual, desde el dia señalado para el pago hasta aquel en que lo verifique.

19. Los directores, si lo creen conveniente, pueden recibir de cualquiera accionista que quiera adelantar, el todo ó parte de la suma debida por el precio de sus acciones, además de las sumas ya pedidas por la Compañía; y sobre el dinero adelantado ó sobre la parte que conserve el carácter de adelanto despues de nuevos pedidos de la Compañía por cuenta de tales acciones, la Compañía puede pagar el interes que convengan los directores con dicho accionista.

20. Los directores tienen facultad de emitir certificados con referencia á las acciones sobre las que nada se ha debido ó sobre las que deba ella, manifestando que dichas acciones están completamente pagadas.

21. El instrumento de la traslacion de una accion de la Compañía, se ejecutará por el cedente y por el cesionario; y el cedente será considerado como portador de la accion, hasta que se asiente en el registro el nombre del cesionario.

22. Las acciones de la Compañía serán trasferidas mediante un documento escrito, cuyo tenor ó efecto puede ser como sigue:

23. *Yo, A. B., habiendo recibido de C. D., de.....tantas libras esterlinas, le trasfiero por medio de la presente la accion ó acciones números.....que están en mi nombre en los libros de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano, para que las posea dicho C. D., sus albaceas, administradores ó cesionarios, bajo las diversas condiciones con que las poseo yo al presente: y yo, el citado C. D., consiento en tomar dicha accion ó acciones bajo las mismas condiciones,*

siendo testigos.....

.....

.....

dia de.....

24. La Compañía puede negarse á registrar la traslacion de acciones hecha por un accionista que le sea deudor.

25. Los libros de la traslacion quedarán cerrados catorce dias ántes de la Junta general ordinaria de cada año.

26. Las albaceas ó administradores de un accionista muerto, son las únicas personas que la Compañía reconoce con derecho á sus acciones.

27. Cualquiera persona que adquiera derecho á una accion en virtud de la muerte, quiebra ó insolvencia del propietario, ó á virtud del matrimonio de una accionista, puede ser registrada como socio, previa la produccion de tales pruebas que la Compañía pueda exigir.

28. Cualquiera persona que adquiera derecho á una accion en consecuencia de la muerte, quiebra ó insolvencia del tenedor, ó á consecuencia del matrimonio de una accionista, puede nombrar alguna persona para que sea registrada como cesionaria de tal accion, en lugar de hacerse registrar él mismo. La persona que así adquiera derecho á una accion, testificará su eleccion por medio de un instrumento de traslacion de dicha accion, otorgado á favor del cesionario.

29. El instrumento de traslacion se presentará á la Compañía juntamente con las pruebas que los directores puedan exigir del derecho del cedente, y en virtud de ellos registrará la Compañía al cesionario como accionista.

30. Si algun socio deja de cubrir un pedido el dia señalado para su pago, pueden los directores, miéntras dicho accionista permaneciere en descubierto, pasarle un aviso exigiéndole la suma debida con los intereses y cualesquiera gastos que se hayan causado por razon de la falta de pago.

31. El aviso designará un dia posterior hasta el cual se puede cubrir dicho pedido, sus intereses y los gastos causados por la falta de pago. Designará tambien el lugar donde debe verificarse el entero, el cual

será, ó la oficina registrada de la Compañía, ó algun otro lugar en donde deben pagarse los pedidos de la Compañía. Tambien expresará el aviso que en el caso de no pago en el tiempo y lugar designados, las acciones respecto á las que se hizo el pedido quedarán sujetas á embargo.

32. Si no se satisface á las demandas contenidas en tal aviso, las acciones á que se refiere pueden ser embargadas por una resolucion de los directores, todo el tiempo que permanezcan sin pagarse todos los pedidos, intereses y gastos debidos por ellas.

33. Toda accion así embargada se considerará como propiedad de la Compañía; será enajenada y vendida por los directores, y su producto se aplicará á cubrir los costos y gastos causados por el embargo y la venta; y el pago de todos los abonos debidos y de los demas por los que quedaren responsables los compradores, y el exceso, si lo hubiere, se entregará á la persona á quien se embargaron las acciones, con tal que lo reclame dentro de cinco años, contados desde el dia de la venta y no de otra manera.

34. Cualquiera socio cuyas acciones fueren embargadas, estará obligado, sin embargo, á pagar á la Compañía todos los abonos debidos sobre dichas acciones al tiempo del embargo, que no hayan sido cubiertos con el producto de la venta.

35. Una declaracion solemne por escrito de que se hizo el pedido respecto de una accion, de que se dió aviso de él, de que se incurrió en falta de pago, y de que se hizo el embargo de la accion por una resolucion de los directores, será la prueba suficiente de los hechos contra toda persona que se considere con derecho á dicha accion, y esta declaracion y el recibo del precio de la accion otorgada por la Compañía, constituirá un buen título. Se entregará al comprador un certificado de propiedad, y en adelante se considerará como tenedor de tal accion, libre de todos abonos debidos ántes de su compra. Tampoco tendrá que intervenir en la aplicacion del precio, ni su título podrá ser invalidado por cualquiera irregularidad en los procedimientos respecto de dicha venta.

36. Los directores podrán, previa la sancion de la Compañía dada

en Junta general, convertir cualesquiera acciones pagadas en totalidad en un fondo consolidado.

37. Cuando algunas acciones han sido convertidas en el fondo consolidado, pueden los diferentes tenedores de tal fondo trasferir en adelante sus respectivos intereses en él, ó alguna parte de ellos, de la misma manera y con las mismas reglas con que pueden trasferirse las acciones en el capital de la Compañía, ú observando las más aproximativas que las circunstancias permiten.

38. Los diversos tenedores del fondo consolidado tendrán derecho á participar en los dividendos y beneficios de la Compania, segun el monto de sus respectivos intereses en el fondo, y estos intereses, en proporcion á su importe, conferirse á sus tenedores respecto á las votaciones en las juntas de la Compañía, y respecto á otros objetos los mismos privilegios y ventajas que les darian las acciones en el capital de la Compañía por igual suma; pero de una manera que aceptando la participacion en los dividendos y beneficios de la Compañía, ningunos otros de dichos privilegios ó ventajas serán conferidos por una parte alícuota del fondo consolidado que no pudiera producir iguales privilegios ó ventajas si existiera en acciones.

39. Los directores pueden, previa una resolucion especial de la Compañía dada en Junta general, aumentar su capital por medio de emision de nuevas acciones ó fondos, ó pueden levantar otras sumas por medio de la emision de obligaciones: tal aumento del capital ó tal emision de obligaciones debe hacerse por la suma y con las reglas, reglamentos, privilegios y condiciones que la Compañía determine en Junta general al autorizar la creacion de esas nuevas acciones ó fondos ó emision de las obligaciones.

40. Cualquier capital reunido por medio de la creacion de nuevas obligaciones ó fondos, será considerado como parte del capital ó fondo primitivo, á no ser que se disponga otra cosa en la resolucion que lo autorice, y estará sujeto á las mismas prescripciones respecto al pago de abonos, embargo de acciones por falta de pago de aquellos, etc., como si hubiera sido parte del capital originario.

41. La primera Junta general se celebrará en el tiempo y en el lugar que determinen los directores, con tal que no sea más de dos meses despues del registro de la Compañía.

42. En adelante se celebrarán juntas generales por semestres, el 1º de Julio y el 1º de Diciembre de cada año, á la hora y en el lugar de Inglaterra que señale la Junta general de directores. Estas juntas generales se llamarán juntas ordinarias, y todas las demás se llamarán extraordinarias.

43. Los directores pueden, cuando lo crean conveniente, convocar juntas generales extraordinarias, y deberán hacerlo á virtud de una peticion por escrito de socios que representen una quinta parte por lo ménos de las acciones emitidas.

44. Cualquiera peticion sobre la reunion de la Junta general, hecha por los accionistas, expresará el objeto de la Junta, y deberá presentarse en la oficina de la Compañía.

45. Recibida tal demanda, procederán luego los directores á convocar una Junta general extraordinaria para el lugar de Inglaterra que consideren á propósito.

46. Si no proceden á convocar la Junta dentro de 21 dias contados desde la fecha de la peticion, los peticionarios ó cualesquiera otros socios que tengan las acciones referidas, pueden convocar por sí mismos una Junta general extraordinaria, y designar un lugar de Inglaterra para su celebracion.

47. Con siete dias de anticipacion por lo ménos, se dará aviso á los miembros residentes en Inglaterra que tengan registradas sus direcciones, del lugar, del dia y de la hora de la Junta; y en caso de que sea para tratar algun negocio especial, se les dará una idea general de la naturaleza de este negocio. Pero la falta de recibo de tal aviso por alguno de los socios, no invalidará los procedimientos de la Junta general.

48. Se considerarán negocios especiales todos los que traten en Junta extraordinaria, y todo lo que se trate en Junta ordinaria, con excepcion de la declaracion de dividendos y el exámen de las cuentas, balances y la memoria ordinaria de los directores.

49. Fuera de la declaracion de un dividendo, ningun negocio se concluirá en Junta general, á no ser que haya un quorum de los miembros presentes al tiempo en que la Junta se ocupe de él, y tal quorum se estimará como sigue: si el número de las personas que han tomado acciones de la Compañía al tiempo de la Junta, no excede de diez, cinco harán quorum; si excede de diez, se agregará á dicho quorum uno por cada cinco miembros de más hasta cincuenta, y uno por cada diez de cincuenta en adelante; pero el número del quorum en ningun caso excederá de veinte.

50. Si una hora despues de la señalada para la Junta no hay *quorum*, se disolverá la Junta, caso de que haya sido convocada á peticion de accionistas. En cualquier otro caso quedará aplazada para el dia que, dentro de los siete siguientes, señalen las personas presentes, y el Secretario dará noticia de tal aplazamiento por medio de un aviso en el periódico el *Times*, y por medio de notas dirigidas á los accionistas que tengan registrada direccion en Inglaterra; y si en tal Junta aplazada no se reuniere el *quorum*, quedará nuevamente aplazada *sine die*.

51. El Presidente de la Mesa de directores, si lo hubiere, presidirá todas las juntas generales de la Compañía.

52. Si no hubiere Presidente, ó si no estuviere presente quince minutos despues de la hora señalada para la Junta, los socios presentes escogerán alguno de ellos para Presidente.

53. El Presidente, con el consentimiento de la Junta, puede aplazar ésta de tiempo á tiempo, y de lugar á lugar; pero no se concluirán en la aplazada otros negocios que los que quedaron sin concluir en la Junta en que se verificó el aplazamiento.

54. En toda Junta general en que no se exija una votacion por cinco miembros á lo ménos, la declaracion del Presidente de que se ha adoptado una resolucion, y el asiento de dicha resolucion en el libro de actas de la Compañía, será prueba suficiente del hecho, sin necesidad de que conste el número ó proporcion de votos recogidos en favor ó en contra de dicha resolucion.

55. Si cinco ó más socios pidieren una votacion, se verificará en la

forma en que determine el Presidente, y el resultado se considerará ser la resolucion de la Compañía en Junta general. En caso de igualdad de votos en una Junta general, el Presidente tendrá derecho á un segundo voto, ó voto de calidad.

56. Cada socio tendrá un voto por cada veinte acciones que posea, y cualquiera número de socios que individualmente tengan ménos de veinte acciones, pero que juntos tengan aquel número, pueden nombrar un accionista para representar dicha fraccion de veinte acciones y votar en su nombre.

57. Si algun socio es lunático ó idiota, puede votar por medio de su representante, *curator bonis*, ó de otro curador legal.

58. Si una ó más personas tienen juntas derecho á una ó más acciones, aquella cuyo nombre está escrito el primero en el registro de los socios, como uno de los tenedores de tal ó de tales acciones y no otro, tendrá derecho á votar en representacion de los mismos.

59. Ningun accionista tendrá derecho á votar en ninguna Junta general, á no ser que haya pagado todas las sumas debidas, y ninguno podrá votar en una Junta celebrada tres meses despues del registro de la Compañía, en virtud de una accion adquirida por traslacion, á no ser que haya estado en posesion de ella, al ménos tres meses ántes de la época de la Junta.

60. Los votos pueden darse personalmente ó por apoderado.

61. El instrumento nombrando un apoderado, será por escrito, firmado por el poderdante, ó sellado con el sello comun si el poderdante es una corporacion, y certificado por uno ó más testigos. Nadie puede ser nombrado apoderado si no es miembro de la Compañía.

62. El instrumento nombrando un apoderado, debe estar depositado en la oficina registrada de la Compañía, por lo ménos setenta y dos horas ántes de la celebracion de la Junta en que la persona nombrada en dicho poder se propone votar, y le será entregado concluida la Junta; pero ningun poder será válido despues de doce meses contados desde su fecha.

63. Los instrumentos nombrando apoderados, pueden ser de la forma siguiente, ó para el mismo efecto:

COMPAÑÍA LIMITADA DEL FERROCARRIL MEXICANO.

Yo, de tal parte.....en el Condado de.....
.....miembro de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano.....con derecho.....votos, nombro por el presente á.....de tal parte.....como mi apoderado para que vote por mí y en mi nombre, en la Junta general (ordinaria ó extraordinaria, segun el caso) que se ha de celebrar el dia..... ó en cualquiera Junta que sea la próroga de ella, ó en todas las juntas de la Compañía que se hayan de celebrar en el año de.....como testigo de mi firma, el dia.....firmado por mí en presencia de.....

.....

64. Los negocios de la Compañía hasta la primera Junta general que se celebre inmediatamente despues de la conclusion y de la apertura de dicho ferrocarril de Veracruz á México, con un ramal á Puebla, serán manejados por una Mesa de directores elegidos por los signatarios del memorandum de asociacion por la mayor parte de ellos; y los directores así nombrados, si pueden y quieren obrar, seguirán en sus funciones hasta la reunion de dicha Junta general, inmediatamente despues de la apertura del ferrocarril, y tendrán facultad de nombrar nuevos directores en lugar de los que puedan morir, renunciar ó excusarse de seguir obrando, y los directores así escogidos y nombrados, podrán aumentar su número con tal que nunca exceda de veinticinco.

65. Todos los directores mencionados en el artículo anterior, se retirarán en la primera Junta que se verifique inmediatamente despues de concluir dicho ferrocarril de Veracruz á México y el ramal de Puebla, en cuya Junta, ó en alguna que importe una próroga de aquella, se nombrará una Mesa de directores, y se determinará su número, su carácter, la duracion de sus funciones y el turno ú otras reglas segun las que deben retirarse del puesto, y tales resoluciones tendrán el mismo efecto y la misma fuerza que si fueran un artículo de la asociacion.

Los directores antiguos ú originarios, son elegibles para la nueva Mesa de directores.

66. Los directores nombrarán una Comision escogida entre los miembros de la Mesa de directores que puedan residir en la ciudad de México ó cerca de ella, y pueden tambien, si lo creen conveniente, nombrar una Comision compuesta de algunos de los miembros de la misma Mesa, que puedan residir en Paris ó cerca de aquella capital. Cada Comision constará de tres miembros por lo ménos; procederá como una Mesa local de directores, y estará establecida respectivamente en México y Paris, para desempeñar las funciones que la Mesa de directores determine oportunamente.

67. La Junta de directores, cuando lo crea conveniente, puede suministrar á cada Comision local, y en defecto de éstas á cualquier director en México ó Paris, copias ó extractos de las minutas de la Junta de directores y de las Juntas generales de la Compañía, con otros extensos informes que de tiempo en tiempo crea necesarios.

68. Hasta que no se nombren los signatarios del memorandum de asociacion de la Compañía, excepto D. A. Escandon, se considerarán como directores, obrarán como y con los poderes de tales.

69. Cada uno de los directores tendrá derecho á recibir como remuneracion por sus servicios, la suma de doscientas cincuenta libras al año, excepto el Presidente, que tendrá el derecho á quinientas, debiendo pagárseles las dichas sumas miéntras desempeñan sus respectivas funciones. Los directores, incluso el Presidente, tendrán tambien derecho, miéntras lo sean, á recibir además, como remuneracion por sus servicios, 4 por 100 del producto neto de la Compañía, que quede, deducidos los gastos de la Compañía, el fondo de reserva de que se hablará despues, el 4 por 100 pagadero al concesionario primitivo D. Antonio Escandon, sus albaceas, administradores ó cesionarios, y el interes hasta de 8 por 100 sobre las acciones de la Compañía.

70. Los directores pueden nombrar á veces algunos de sus miembros para obrar como administradores generales de los negocios de la Compañía, y conferirles los poderes que consideren conveniente. El

administrador así nombrado recibirá, además de su remuneracion, lo que los directores puedan determinar, y podrá ser removido por los mismos directores.

71. Los negocios de la Compañía estarán á cargo de los directores, quienes pagarán todos los desembolsos causados por la formacion y el registro de la Compañía, la imprenta, los anuncios y otros gastos preliminares; los mismos desempeñarán las facultades de la Compañía que no se hayan reservado á la Junta general por la acta precedente ó por estos artículos. Sin embargo, observarán las reglas de estos artículos y la determinacion de la dicha acta, lo mismo que las que puede establecer la Compañía en Junta general, si no son incompatibles con las acabadas de mencionar; pero ninguna determinacion de la Junta general de la Compañía puede invalidar un acto anterior de los directores que debiera subsistir si no se hubiera tomado tal disposicion.

72. Los directores que queden pueden seguir obrando, no obstante cualquiera vacante que ocurra en su cuerpo. El puesto de director vaca:

I. Si deja de tener el número de acciones requerido.

II. Si se encarga de otras funciones ó de un puesto productivo de la Compañía.

III. Si quiebra ó queda insolvente.

73. Si en una Junta en que debiera hacerse la eleccion de directores no se llenaran las plazas vacantes, la Junta debe quedar aplazada hasta el mismo dia de la semana inmediata, para celebrarse á la misma hora y en el mismo lugar; y si en dicha segunda Junta no se llenaren las plazas vacantes, los directores antiguos ó aquellos cuyas plazas no se hubieren cubierto, continuarán en el desempeño de sus funciones hasta la Junta ordinaria del año siguiente, y así en adelante hasta que sus puestos fueren ocupados.

74. Cualquiera vacante casual en la Mesa de los directores, puede ser reemplazada por ellos mismos; pero la persona así elegida conservará el puesto solamente el tiempo que lo hubiere conservado el director que falta.

75. La Compañía, en Junta general, puede remover, por medio de

una resolucion especial, á cualquier director ántes que espire su período, y puede nombrar en su lugar á otra persona. Esta persona desempeñará el puesto solamente durante el tiempo que lo hubiera desempeñado si no hubiera sido removido el director en cuyo lugar fué nombrado.

76. Los directores pueden reunirse para el despacho de los negocios, aplazar y arreglar sus Juntas como lo crean oportuno; pero de manera que por lo ménos se celebre una Junta de directores en cada mes; y pueden determinar el *quorum* necesario para la transaccion de los negocios. Las cuestiones que se susciten en las Juntas serán decididas por mayoría de votos; y en caso de igualdad, el Presidente tendrá voto de calidad. La Junta de directores puede ser convocada en cualquier tiempo por uno de ellos.

77. Los directores pueden escoger un Presidente de su Junta y determinar el período durante el cual haya de desempeñar tales funciones; pero si no hicieren tal eleccion, ó si el Presidente no estuviere presente á la hora señalada para tener una Junta, los directores elegirán uno de entre ellos para Presidente en aquella sesion.

78. Los directores pueden delegar algunas de sus facultades á comisiones compuestas de uno ó más miembros de su cuerpo, segun lo crean conveniente; y esas comisiones se conformarán, en el desempeño del encargo que se les haya confiado, á cualesquiera reglas que les hayan impuesto los directores.

79. Cada Comision puede elegir un Presidente de sus Juntas; si no lo eligiere, ó si el electo no hubiere concurrido á la hora señalada para tenerse alguna sesion, los miembros presentes escogerán uno de entre ellos para presidir dicha sesion.

80. Cada Comision puede reunirse y aplazar sus sesiones segun lo crea oportuno. Las cuestiones que se susciten en sus juntas, serán decididas por mayoría de votos de los miembros presentes; y en caso de empate, el Presidente tendrá voto de calidad.

81. Todos los actos ejecutados por la Junta de directores, por una Comision de directores ó por cualquiera persona que proceda como director, serán tambien válidos como si todas esas personas hubieran sido

debidamente nombradas y caracterizadas como directores, aun cuando despues se descubra que haya habido algun defecto en su nombramiento ó que todas ó algunas de ellas hubieren perdido su carácter de tales.

82. Durante la construccion de las diferentes secciones del ferrocarril deVeracruz á México y del ramal de Puebla, y hasta su absoluta terminacion, se aplicará el producto de las secciones abiertas ó que sucesivamente se abrieren á la explotacion, al pago de los gastos generales de la Compañía, de los intereses de las obligaciones y los intereses sobre las acciones emitidas, hasta un 8 por ciento anual; y en caso de que dicho producto sea insuficiente para atender á los diversos objetos especificados en este artículo, el déficit será tomado del capital ó de la caja de la Compañía, y cargado en la cuenta general del costo de la construccion del ferrocarril.

83. Despues del pago de todos los costos y gastos de la Compañía, del pago de 4 por ciento sobre el producto neto, debido como se ha dicho, á D. A. Escandon, sus albaceas, administradores y cesionarios; del 4 por ciento pagadero á los directores y del interes de 8 por ciento sobre las acciones emitidas por la Compañía, los directores, ántes de declarar el pago de ningun otro interes ó dividendo á los accionistas, aplicarán 4 por ciento de los rendimientos que queden á la formacion de un fondo de reserva para hacer frente á las contingencias, reparacion ó renovacion de los edificios ó de los trabajos pertenecientes á la Compañía. Y los directores pueden imponer las sumas aplicadas á tal objeto sobre las garantías que escojan, debiendo hacer tal deduccion de 4 por ciento hasta que el fondo de reserva ascienda á la cantidad de 200,000 libras esterlinas, en cuyo caso cesará hasta que sea necesario disponer de dicho fondo reservado. Entónces y cada vez que se gaste dicha suma de doscientas mil libras esterlinas, volverá á hacerse la deduccion de 4 por ciento durante el tiempo necesario para volver á elevar el fondo de reserva á la suma de 200,000 libras. Todo el beneficio que resulte, hecha la deduccion destinada al fondo reservado, será repartido como dividendo entre los accionistas, ó se dispondrá de él de otra manera, segun

lo consideren conveniente los directores, con la aprobacion de la Compañía.

84. Los directores pueden deducir de los dividendos pertenecientes á cualquier miembro, las sumas que deba á la Compañía por cuenta de sus acciones ó por otro título.

85. A cada miembro se dará, en la forma que se dirá despues, noticia de los dividendos que se hubieren declarado. Los directores podrán aplicar al beneficio de la Compañía los dividendos que no fuesen reclamados en el término de tres años, y ninguno podrá causar interes á cargo de la dicha Compañía.

86. Los directores harán que se lleven cuentas exactas de los fondos de la Compañía y del negocio de que provienen, y del gasto á que se han aplicado; de los créditos activos y pasivos de la Compañía.

87. Los libros de cuentas estarán en la oficina registrada de la Compañía y podrán ser inspeccionados por los socios durante las horas de los negocios, con las restricciones razonables respecto al tiempo y manera de inspeccionarlos, que puede establecer la Compañía en Junta general.

88. Dos veces al año por lo ménos, presentarán los directores á la Compañía, en Junta general ordinaria, un estado de los ingresos y egresos del año anterior, que alcance hasta una fecha que no diste más de tres meses de la dicha Junta.

89. Dicho estado manifestará, bajo los encabezamientos más convenientes, el ingreso total (en bruto), distinguiendo las diversas fuentes de que ha provenido, y el monto total del egreso, distinguiendo el gasto de establecimiento, los salarios y otros capítulos semejantes. Cada artículo de gasto que deba cargarse á los productos del año deberá ponerse en la cuenta, de manera que pueda presentarse á la Junta un balance preciso de ganancias y pérdidas; y en el caso de que algun gasto que porpiamente deba distribuirse entre varios años sea erogado en uno, se cargará el importe total de dicho gasto, agregando las razones por qué sólo una parte de él debe imputarse á los productos de aquel año. Cada año se hará y se presentará á la Compañía en Junta general un balance que

contenga un resúmen de las propiedades y de las deudas de la Compañía, arreglado bajo los encabezamientos que se verán en el modelo anexo, ó bajo encabezamientos tan aproximados á aquel, como las circunstancias puedan permitirlo. Siete dias ántes de dicha Junta, se pasará á cada uno de los socios una copia impresa del balance, en la forma que despues se detallará para todas las noticias que la Compañía debe dar á los socios.

90. Una vez al año, por lo ménos, deben ser examinadas todas las cuentas de la Compañía y averiguada la exactitud del balance por uno ó más auditores.

91. El primer auditor será nombrado por los directores; los subsecuentes serán nombrados por la Compañía en Junta general.

92. Si sólo se nombra un auditor, á él se aplicarán todas las disposiciones contenidas en estos artículos respecto á los auditores.

93. Los miembros de la Compañía pueden ser auditores, pero no es elegible ninguna persona que esté interesada en las transacciones de la Compañía de otro modo que como socio; y tampoco es elegible ningun director ni otro empleado de la Compañía miéntras conserva tal carácter.

94. La Compañía hará la eleccion de los auditores en su primera Junta ordinaria de cada año. Los directores fijarán la remuneracion de los primeros auditores que se nombren: la de los demas será señalada por la Compañía en Junta general.

95. Todos los auditores son elegibles concluido su encargo.

96. Si casualmente vaca el puesto de un auditor nombrado por la Compañía, los directores convocarán inmediatamente una Junta general extraordinaria para reemplazarlo.

97. Si no se hace en la forma dicha la eleccion de auditores, el ministerio de comercio, á peticion de cinco miembros de la Compañía, por lo ménos, puede nombrar uno por el año corriente, fijando la remuneracion que debe abonarle la Compañía por sus servicios. A cada auditor se presentará una copia del balance, y es de su deber examinarla juntamente con las cuentas y los comprobantes relativos.

98. Se pasará á los auditores una lista de los libros de la Compañía, y en todas las circunstancias convenientes podrán examinar dichos libros y las cuentas de la Compañía. El auditor puede emplear á personas de la Compañía, contadores ú otras personas, que le ayuden á glosar las cuentas; y pueden derogar á los directores ó cualquiera otros empleados de la Compañía respecto á ellos.

99. Los auditores presentarán á los socios una Memoria sobre el balance y las cuentas, en la que manifestarán si en su opinion el balance está perfecto, si contiene las circunstancias referidas por este reglamento, y si está formado con la propiedad necesaria para dar una idea exacta y correcta del estado que guardan los negocios de la Compañía; y en caso de que hayan pedido á los directores explicaciones ó informes, expresarán si se les han dado y si han sido satisfactorios. Esta Memoria será leida juntamente con la de los directores en la Junta ordinaria.

100. La Compañía puede comunicar sus noticias á cada miembro, ya personalmente, ó ya por medio de una carta franqueada por el correo, dirigida á su habitacion registrada.

101. Todas las noticias que deban darse á los socios, si se trata de alguna accion perteneciente á varias personas juntamente, se dirigirá á aquel cuyo nombre figure primero en el registro de los socios; y la noticia así dada se considerará suficiente respecto á todos los tenedores de dicha accion.

102. Las noticias enviadas por el correo se considerará que han sido dadas en la fecha á que la carta que las contiene deba ser entregada segun el curso ordinario del correo, exceptuando las dirigidas á los accionistas residentes en México, que se considerarán dadas tres meses despues de haber sido puestas en el correo de Inglaterra; y para probar que se han pasado tales noticias, bastará probar que las cartas que las contenian fueron bien dirigidas.

103. Si los directores creyeren conveniente en algun tiempo convertir la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano en una sociedad anónima, conforme á las leyes y reglamentos que á la sazon pue-

den regir en México, tendrán facultad de ejecutar ó de hacer que se ejecuten todos los actos y se extiendan los documentos necesarios; y en tal caso los estatutos de dicha sociedad se conformarán en lo posible á los artículos anteriores, con las condiciones y modificaciones que los directores estimen prudentes ó que las leyes de México exijan.

104. Los precedentes artículos se sujetarán en todas sus partes á los siguientes; y en caso de contradiccion, los artículos que siguen prevalecerán.

105. La Compañía aceptará y observará el decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones hechas por el de 11 de Noviembre de 1868.

106. La Compañía tendrá un legítimo domicilio en la ciudad de México; y siendo una Compañía debidamente constituida conforme á estos Estatutos sancionados por el Gobierno mexicano, conviene en gozar de los derechos y en cumplir con las obligaciones de una Compañía mexicana, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales mexicanos, en todo aquello cuya causa y accion tenga lugar en la República de México.

107. El capital social no podrá aumentarse sobre la cantidad de veintisiete millones de pesos, ni alterarse su division por mitad en acciones ni obligaciones, ni exceder el interes de estas últimas de un doce por ciento anual sin la previa aprobacion del Gobierno mexicano.

108. El Gobierno, sin perjuicio de su representacion como accionista y de los otros medios que crea oportuno emplear para tomar parte en la direccion y administracion de la Empresa, se hará representar en la Junta directiva por las dos sétimas ó por las tres undécimas partes de los directores; y los que nombrare con tal objeto, tendrán las mismas facultades y prerogativas de los demas.

109. La Compañía tendrá un domicilio en la ciudad de México, en la que tendrá igualmente una parte de su Mesa de direccion, compuesta de cinco individuos, y de éstos dos serán de los nombrados por el Gobierno, y tres de los nombrados por la Compañía. Este comité, así como la parte de la Direccion establecida en Lóndres, ejercerá las facultades

que en una reunion general de directores se le concedieren de tiempo en tiempo.

110. Todos los puntos que no hayan sido especialmente delegados, deberán tratarse en una reunion general de directores: cada una de las partes de la Direccion puede votar sobre cualquier punto que no le hubiese sido especialmente delegado; pero la decision no será definitiva hasta que no se reciba la votacion de la otra, y cuando la mayoría de todos los votos se haya hecho constar, consideraránse los votos de una y otra parte como si hubiesen sido emitidos en una reunion general de directores.

111. El Gobierno nombrará el número de directores proporcional al número nombrado por la Compañía; y si no quisiere enviar directores á Inglaterra á la reunion general de directores, los nombrados por el Gobierno, residentes en México, tendrán el mismo número de votos que si se hubiese nombrado el número total de directores que le corresponde conforme al art. 19 de la ley; ó bien podrán nombrarse especialmente los que correspondiesen cuando deba haber reunion general de directores.

México, Abril 10 de 1869.—*Juan F. Allsopp.*

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Los Estatutos remitidos por esa Empresa en 10 de Abril último, para someterlos á la aprobacion del Gobierno, de conformidad con lo dispuesto en el art. 46 del decreto de 11 de Noviembre de 1868, se han tomado en consideracion bajo la forma en que están redactados, porque segun lo dispuesto en dicho decreto, á la Compañía era á la que le tocaba formarlos, y al Gobierno sólo revisarlos para aprobar ó reprobar los puntos que comprenden.

En el exámen de los Estatutos se ha notado que comprenden hechos ya consumados, pactos privados de la Compañía y reglas para la direccion de ella. La consideracion sobre todos estos puntos se ha limitado á sólo lo que pudiera de alguna manera afectar los intereses sobre los cuales debe velar el Gobierno, en su doble carácter de Gobierno y

de accionista. Con las adiciones que hizo ya la Empresa á los Estatutos, contenidas en los artículos del 104 al 111, está reconocido que deben modificarse en todo lo que se opongan á los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868, y en este concepto descansa la aprobacion del Gobierno; pero el C. Presidente ha creido que á más de lo que abraza esa condicion general, deben hacerse explicaciones y modificaciones sobre algunos puntos especiales, que son los que á continuacion se expresan:

1º Habiendo manifestado el agente en México de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, que no tiene aquí, y que además no subsiste ya el contrato celebrado con la Compañía constructora denominada Smith, Knight y Compañía, que se le pidió por la Secretaría de Fomento, no comprende á ese contrato la aprobacion que se hace ahora de los Estatutos.

2º Lo que se expresa en los arts. 3º, 4º, 5º, 6º y 7º, que se refieren á hechos consumados, no impone al Gobierno responsabilidad alguna en ningun caso de los que aquellos comprenden, quedando á salvo los derechos que tenga el erario, segun lo que resultare de la liquidacion que se está practicando por la Tesorería general.

3º Las acciones del Gobierno están libres ahora y para siempre, cualesquiera que sean en lo sucesivo los tenedores de ellas, de los gravámenes impuestos por los arts. 8º, 9º y 10º, y su concordante el 69, que consignan un interes y su privilegio á favor del anterior concesionario, por no haberse hecho saber al Gobierno tales gravámenes, ni haber convenido en ellos ántes de que contrajera el compromiso de tomar acciones.

4º Se aprueban los arts. 12, 12*a*, 12*b*, 39 y 40, en el concepto de que el capital gastado en la obra del camino, la hipoteca que puede hacerse de los tramos construidos, la emision de acciones y de obligaciones, y el interes de las últimas, se sujeten estrictamente á las prevenciones relativas, contenidas en los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868.

5º El Ministerio de Comercio á que se refiere el art. 97, se entiende

que es el Ministerio de Comercio del Gobierno de la República mexicana.

6º En el caso del art. 103, es decir, cuando la Compañía Limitada se convierta en sociedad anónima, los nuevos Estatutos que con tal motivo se formen, deberán someterse á la aprobacion del Gobierno.

7º Se acepta la facultad estipulada en el art. 111, respecto de los directores nombrados por el Gobierno, y á reserva de que éste use de ese derecho, si lo permitiere la ley, nombrará ahora los dos directores que deben residir en México, y los dos que han de residir en Inglaterra.

8º Los directores nombrados por el Gobierno tendrán el mismo sueldo que los de la Compañía, que será pagado por ésta, y disfrutarán de la remuneracion á que se refiere el art. 69 de los Estatutos.

Expresadas ya en esta comunicacion las determinaciones especiales que se han considerado convenientes, ha acordado el C. Presidente se consigne por regla general, que subsisten las estipulaciones de los Estatutos en todo lo que no se opongan á los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868, y que en cualquier caso de oposicion, prevalecerá siempre lo dispuesto en dichos decretos.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 14 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Guillermo Barron, representante de la Empresa del Ferrocarril Mexicano.—Presente.

Son copias. México, Setiembre 15 de 1869.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 204.

Setiembre 14 de 1869.

Nombramiento de directores del ferrocarril de México á Veracruz, é informe del estado que guarda la parte construida.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—*Segundo informe sobre el ferrocarril de Puebla.*—En mi informe preliminar que acerca del ferrocarril de México á Puebia hice el dia 14 del corriente de conformidad con el nombramiento hecho en mi persona el dia 4 del mismo, tuve el honor de informar á vd. que habiendo hecho aquellas sugestiones que me han ocurrido, y ordenado aquellos cambios ó medidas precautorias que he creido necesarias, la línea, en su entera extension, aunque no completa en todos los detalles de su construccion, ha quedado tan segura contra todo accidente, como puede esperarse del alcance de la ciencia y prevision humana.

No fué mi intencion, en dicho informe, hacer comprender, ni siquiera por inferencia, que un tramo cualquiera de esta línea cuya inspeccion se me ha confiado, fuese en cuanto á su construccion, perfecto y acabado; mi intencion fué sencillamente asegurar á vd. que, en vista de la proximidad del dia fijado para la apertura, de las festividades dispuestas para aquella celebracion, y de la desconfianza general que se manifestaba sobre la seguridad del camino; y contrayéndome al punto vital, es decir, á la seguridad para los trenes, se habian tomado todas las medidas precautorias para conseguir este resultado.

Si he comprendido bien el objeto de mi nombramiento, no ha sido el deseo del Gobierno que hiciese objeciones é interpusiese obstáculos á la apertura del camino, ni que se impidiese al público ó á la Compa-

ñía el poder servirse de él por motivo de construccion incompleta ó defectuosa que yo notare, sino más bien para que atendiera á que se adoptasen todas cuantas medidas fuesen necesarias *para hacer frente á cualquiera exigencia que ocurriese en la explotacion del camino.*

Siempre es cosa fácil censurar las obras ajenas; pero por lo comun es empresa árdua corregir los errores cuando se notan: á esto último, más bien que á lo primero, es á lo que me he dedicado en el desempeño de los deberes que juzgué me incumbian en el presente caso.

Como prueba de que mis aserciones no han sido exageradas respecto de las medidas precautorias que entónces se adoptaron, y la seguridad que fué su consecuencia, se pueden citar los viajes hechos estos últimos diez dias.

Desde el dia 15 del corriente muchos millares de personas han transitado por el camino; trenes especiales y extraordinarios con flete y pasajeros han corrido frecuentemente en ambas direcciones; obligaciones importantes han sido confiadas á muchas personas del todo ajenas á los pormenores del manejo de un ferrocarril; los empleados y operarios expertos del camino estaban rendidos de cansancio con motivo de los largos y penosos trabajos empleados en los preparativos para su apertura, y sin embargo, en medio de toda la agitacion y tumulto consiguiente al acto de la apertura del camino, para un pueblo del cual muchas gentes no habian visto jamas un tren de ferrocarril, ni un solo accidente ha ocurrido ni á pasajeros ni á empleados. Si semejante desgracia hubiera acontecido, seria más bien un motivo que indujese á sentirla y deplorarla, que á provocar censura, porque aun en los caminos más antiguos y mejor regularizados de Europa, como tambien de este Continente, ocurren las más graves desgracias cuando ménos se espera.

La detencion del tren ordinario del 19 del corriente que salió con rumbo al Este, fué motivada por un derrumbamiento causado por el agua de un arroyo que, desviándose de su lecho, dió contra el terraplen á espaldas del machon Norte del viaducto de caballete que atraviesa la barranca de San Luis, entre el pueblo del mismo nombre y la venta de

San Antonio en el ramal de Puebla. Este terraplen no estaba suficientemente asegurado, y yo ya habia llamado la atencion de quien correspondia sobre este hecho, y habia mandado que este punto fuese especialmente vigilado. La corriente del arroyo, habiendo crecido más alto y con mayor rapidez de lo que ántes solia, comió el terraplen un poco más allá del primer riel. Si el temporal que causó este daño hubiera ocurrido otro dia que no hubiera sido el domingo, las cuadrillas de operarios hubieran acudido á aquel sitio y el tren no se hubiera detenido; pero no habiendo sido así, se mandó retroceder el tren hasta Santa Ana, para esperar la llegada del jefe de cuadrillas y de los operarios, á quienes ya se habia mandado buscar, y fué solamente el lúnes á las dos de la mañana cuando pudo pasar.

Ha habido deslavamientos ligeros en otras varias partes del camino, pero ninguno que pudiera haber causado el menor peligro ó dilacion. Se construirá un nuevo muro permanente de retenimiento en la barranca de San Luis y en otros puntos que lo requieran; pero esto no puede efectuarse hasta la salida de la estacion de lluvias, y por ahora sólo se podrá reforzar la estacadura. Sin embargo de lo mucho que se ha dicho contra la buena fama del camino y contra su buen manejo, con motivo de la detencion del domingo en la noche, esto sólo ha servido para probar que se toman todas las precauciones necesarias para precaver cualquier accidente.

Opino ser mejor que estas dilaciones ocurran de vez en cuando, que el que se interrumpa por largo tiempo el tránsito del camino, ó que por otra parte se corra cualquier riesgo impeliendo el tren adelante á la vista del peligro.

El actual itinerario de los trenes se organizó para ajustarlo al servicio del correo y para los pasajeros que van directamente á Veracruz. Este arreglo ha producido graves inconvenientes para el tráfico entre esta ciudad y la de Puebla, que es con mucho el más importante, y desde el dia 1º del corriente se cambiará el tránsito de los trenes del modo siguiente: Saldrán de Puebla á las siete y quince minutos de la mañana, y de México á las siete y treinta minutos, y cruzándose en Apam,

en donde se conceden veinte minutos para almorzar, llegarán á México á las dos y veintiun minutos de la tarde, y á Puebla á las tres y cinco minutos de la misma. Sábese que en las inmediaciones de la Malinche ocurren diariamente en esta estacion tempestades tremendas, siendo tambien allí donde el camino está más incompleto: esta nueva organizacion permitirá al tren que va para Puebla, pasar por las inmediaciones de la Malinche ántes de la hora en que es mayor la intensidad del temporal, y tambien ofrecerá ventajas á los pasajeros de Puebla, permitiéndoles hacer sus negocios y regresar por el tren de la mañana siguiente. Tambien será más conveniente para los empleados y subalternos del ferrocarril.

Habiendo notado ciertas irregularidades en el movimiento de trenes, que temí ocasionase sérias desgracias, le puse la siguiente comunicacion al ingeniero y agente del contratista á quien se me ha designado para dirigirme en todo lo concerniente al manejo del camino:

«Oficina del ingeniero inspector, calle de San Andrés número 14, Minería.—México, Setiembre 24 de 1869.—Sr. D. Thomas Braniff, ingeniero y agente del contratista del ferrocarril mexicano.—Mi estimado señor: Me permito llamar muy particularmente la atencion de vd. sobre ciertas irregularidades de un carácter grave que han ocurrido en estos últimos dias en el camino que es á cargo de vd.

«Se han despachado trenes especiales para el servicio de los directores de esa Empresa y para sus amigos, á todas horas, sin dar ántes el debido aviso, poniendo así en peligro no sólo los trenes de que acabo de hablar, sino sacrificando tambien la seguridad de toda la línea al interes y conveniencia privada.

«Sírvase vd. hacer que todo tren extraordinario ó especial siga á un tren ordinario anunciado debidamente por medio de la señal acostumbrada y bien conocida, ó bien que se dé aviso en toda la línea el dia anterior de la salida de algun tren extraordinario, y que tambien se dé el debido aviso de su salida al conductor del tren de construccion y al sobrestante de cada cuadrilla que trabaja entre una y otra estacion.

«Soy de vd. su seguro servidor.—(Firmado) *B. B. Gorsuch*, ingeniero é inspector.»

El artículo 8º del Reglamento de ferrocarriles exige que «los conductores guardafrenos se pondrán en comunicacion con el maquinista para dar en caso de accidente la señal de alarma, empleando para ello los medios convencionales adoptados para tal objeto.»

Los medios de comunicacion que ordinariamente se emplean para el objeto arriba expresado, es una cuerda atada á una campana colocada en la máquina, que recorre toda la longitud del tren; pero con la clase de trenes que actualmente corren en la línea de Puebla, y atendida la necesidad que hay de desenganchar para dejar unos carros y tomar otros en casi todas las estaciones, este método es prácticamente inaplicable. Así pues, es necesario confiarse en la vigilancia del maquinista y en la atencion del conductor y guardafrenos para precaver cualesquiera desgracias graves, en caso de algun accidente; y hasta que las demandas del tráfico del camino y el aumento del material rodante permitan que corran trenes separados para fletes y pasajeros, siempre habrá muchos inconvenientes para los cuales es muy difícil encontrar remedio.

Estando ahora inservible ya la plataforma giratoria erigida en Puebla en razon á haberse sumido los cimientos, y juzgando no haber seguridad en que pasen las máquinas desde dicha ciudad á Apizaco con el ténder adelante, he pedido que transitoriamente se coloque una Y ó triángulo de cambio para que giren las máquinas, lo cual se está verificando actualmente. La plataforma tendrá que ser sostenida construyéndola sobre pilotes.

A ménos que vd. se sirva comunicarme nuevas instrucciones, continuaré la inspeccion del camino hasta que haya cesado la fuerza de las lluvias y se hayan acabado muchas de las obras hoy incompletas, y espero que para entónces habrá ménos motivos que den márgen á críticas severas.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 25 de 1869.—*B. B. Gorsuch*, ingeniero é inspector.—C. Ministro de Fomento.—Presente.

Seccion 3ª—Teniendo en consideracion el C. Presidente la ilustracion y patriotismo de vd., se ha servido nombrarlo para el cargo de director del ferrocarril mexicano, á fin de que en union del C. Juan Múgica y Osorio, y conforme á lo prevenido en la fraccion 2ª del artículo 46 del decreto de 11 de Noviembre de 1868, represente vd. al Gobierno de la República en la Junta de directores residente en México, en el concepto de que oportunamente comunicaré á vd. las instrucciones correspondientes.

Y tengo la satisfaccion de participarlo á vd., reiterándole las seguridades de mi aprecio.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 14 de 1869.—*Balcárcel.*—CC. Francisco Zarco y Juan Múgica y Osorio.—Presentes.

Habiendo sido ya nombrados los CC. Francisco Zarco y Juan Múgica y Osorio directores del Ferrocarril Mexicano, para que conforme á lo prevenido en la fraccion segunda del art. 46 del decreto de 11 de Noviembre de 1868, y art. 66 de los Estatutos, representen al Gobierno de la República en la Junta de directores residente en esta capital; ha acordado el C. Presidente que se proceda desde luego á la instalacion de la enunciada Junta, dándose cuenta al Gobierno de haberlo así verificado.

Lo que comunico á vd. para los fines que se expresan.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 23 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Guillermo Barron, representante de la Empresa del Ferrocarril Mexicano.—Presente.

Acompaño á vd. un ejemplar de las leyes de 27 de Noviembre de 1867 y de 11 de Noviembre de 1868, y otro de los Estatutos del Ferrocarril Mexicano, con las aclaraciones y modificaciones hechas á los últimos por el Supremo Gobierno, cuyos documentos servirán á vd. para el desempeño del encargo de director del Ferrocarril Mexicano que le ha confiado el mismo Gobierno.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 24 de 1869.—*Balcár-*

cel.—C. Francisco Zarco.—Presente.—C. Juan Múgica y Osorio.—Presente.

Debiendo vdes. entrar desde luego al desempeño del encargo que les ha confiado el Supremo Gobierno, de directores del Ferrocarril Mexicano en la Junta residente en esta capital, el C. Presidente, que desea conocer el estado actual de la Empresa, recomienda á vdes. que fijen su atencion en los puntos siguientes, tomando, respecto de ellos, los informes más exactos que fuere posible:

1º Acciones del ferrocarril que hayan sido ya vendidas, sus poseedores y su valor total.

2º Acciones que no hayan sido enajenadas aún y su valor.

3º Obligaciones ya emitidas, sus poseedores, valor é interes que ganan.

4º Obligaciones que queden todavía por emitir y su valor.

5º Valor total de las acciones y obligaciones que se encuentren en los dos casos enunciados.

6º Créditos activos y pasivos de la Empresa y orígen de ellos.

7º Valor de la parte ya construida de la via, con distincion de los tramos ya en explotacion y de los que aun no lo están, de las obras de arte, estaciones, edificios y material de servicio.

8º Existencia de material en los almacenes ó depósitos, lugares en donde éstos estén situados, calidad, número y valor de los objetos depositados.

9º Estado en que se encuentra la parte ya concluida de la via, y reparaciones que deban hacerse en ella.

10º Longitud de la parte ya terminada, así como de la que falta por construir.

11º Sistema adoptado para la administracion y direccion, su personal y sueldos que disfrutan.

12º Sistema de construccion: si ésta se hace por contrata ó por administracion, y cuáles son, en el primer caso, las bases fijadas á los contratistas.

13º Productos que rinden los tramos que están actualmente en explotacion.

14º Fondos con que cuenta la Empresa para la construccion de la obra.

15º Conocimiento de todas las actas de las juntas celebradas en Lóndres por la Compañía.

Obtenidos los datos á que se refiere lo que antecede y todos los demas que vdes. crean útil conocer, se servirán vdes. dar á este Ministerio el informe correspondiente, tan detallado como fuere posible, procurando promover, con presencia de ellos y en su carácter de directores, todas las medidas que fueren á propósito para facilitar á la Empresa la terminacion de la obra, haciendo al Gobierno las consultas respectivas, siempre que así lo juzguen vdes. conveniente.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 24 de 1869.—*Balcárcel.*—CC. Francisco Zarco y Juan Múgica y Osorio.—Presentes.

Son copias. México, Setiembre 30 de 1869.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 205.

Comunicacion de 27 de Setiembre de 1869

pidiendo informe á la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz acerca de si es cierto que pone dificultades para rebajar á los frutos nacionales el 60 por 100 sobre las tarifas.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—En la fraccion IV del decreto expedido por el Congreso de la Union, en 11 de Noviembre de 1868, se modifica el art. 14 de la ley de 27 del mes de Noviembre del año de 1867, previniendo que: «Los frutos nacionales que se trasporten de México á Veracruz y puntos intermedios, gozarán rebaja de sesenta por ciento sobre las tarifas.» Como en algunos periódicos de esta capital se asegura que esa Empresa pone dificultades para hacer la rebaja indicada á los efectos nacionales que se despachan con direccion á Veracruz, se ha servido acordar el C. Presidente que informe vd. á este Ministerio lo que haya ocurrido sobre el particular, para que en vista de lo que vd. exponga, el Gobierno determine lo que estime conveniente.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 27 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Juan F. Allsopp.—Presente.

Número 206.

Comunicacion de 1º de Octubre de 1869

pidiendo las tarifas del ramal de ferrocarril de México á Puebla, correspondiente á la via férrea de México á Veracruz.

Secretaría de Fomento, etc.—Necesitándose en este Ministerio las tarifas últimamente adoptadas por esa Empresa, para el ferrocarril de esta capital á la ciudad de Puebla, el C. Presidente dispone que remita vd. á esta Secretaría algunos ejemplares de ellas.

Independencia y Libertad. México, Octubre 1º de 1869.—*Balcárcel.* —Sr. D. Juan F. Allsopp.—Presente.

Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Agencia principal.—México.—Señor Ministro: Tengo el honor de contestar la comunicacion de ese Ministerio, de fecha de ayer, en que me pide algunos ejemplares de las tarifas últimamente adoptadas por esta Empresa para el ferrocarril de esta capital á la ciudad de Puebla.

Por conducto separado remito á vd. seis ejemplares de dichas tarifas, con el mismo número de ejemplares de la clasificacion de efectos.

Reitero á vd., señor Ministro, mi atencion y respeto.

México, Octubre 2 de 1869.—*Juan F. Allsopp.*—Señor Ministro de Fomento.—Presente.

Número 207.

Resolucion de 4 de Octubre de 1869

previniendo á la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz haga el rebajo de un 60 por 100 en los fletes de los efectos nacionales.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, etc.—Seccion 3ª—Con fecha 27 del mes próximo pasado dirigí á esa Empresa una comunicacion, pidiéndole informe respecto de la rebaja de sesenta por ciento que la ley manda hacer á los fletes de los efectos nacionales que los trenes del ferrocarril mexicano conduzcan con direccion á Veracruz.

Posteriormente se pidieron igualmente las tarifas que la Empresa ha fijado para el cobro de fletes y pasajes, las cuales debieron haber sido sometidas al Gobierno para su aprobacion, ántes de hacerlas efectivas, segun lo prevenido en el art. 21 del reglamento de ferrocarriles.

El estudio de las expresadas tarifas ha demostrado que la reduccion que se hace en el flete de los efectos nacionales que van con direccion á Veracruz, no es de sesenta por ciento, como dispone el art. 14 de la ley de 11 de Noviembre del año próximo pasado, y que la referida reduccion no tiene efecto en el tramo de Apizaco á Puebla; en cuya virtud se ha servido acordar el C. Presidente, prevenga á vd. que mande formar nuevas tarifas, sujetándose estrictamente á las prevenciones terminantes de la ley, y comprendiendo el tramo últimamente citado en la reduccion que aquella concede á los efectos nacionales, cuidando á la vez de que las medidas de distancia y peso que comprendan las referidas tarifas, se expresen en kilómetros y kilógramos, que son las legales, poniendo, para mejor inteligencia del público en general, las correspondencias respectivas en leguas y arrobas ó quintales.

Independencia y Libertad. México, Octubre 4 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Juan F. Allsopp, etc., etc.—Presente.

Número 208.

Resolucion de 5 de Octubre de 1869

reprobando las tarifas del ferrocarril de México á Veracruz en la parte que no está considerado el rebajo de un 60 por 100 á los efectos nacionales.

Ministerio de Fomento, etc., etc.—Seccion 2ª—Habiendo sido reprobadas las tarifas fijadas por esa Empresa, en la parte en que contrarían lo dispuesto por el art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, el C. Presidente se ha servido acordar prevenga á vd. que inmediatamente se suspendan los efectos de las mencionadas tarifas, en lo relativo á los frutos nacionales que se trasporten en la direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, cobrándose á esos el flete, de acuerdo con las prescripciones de la referida ley.

Independencia y Libertad. México, Octubre 5 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Juan F. Allsopp.—Presente.

Son copias. México, Octubre 14 de 1869.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 209.

Resolucion de 12 de Octubre de 1869

previniéndole al administrador de la aduana de México que la carga que viene por el ferrocarril de México á Veracruz, debe depositarse en aquella oficina hasta que se paguen los respectivos derechos.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 3ª—Dí cuenta al C. Presidente de la República con el oficio de vd. núm. 346, de 6 del corriente, en que manifiesta las razones que se han tenido presentes para trasladar á esa aduana la carga que viene en el ferrocarril en el momento que llega, consultando se cubran los gastos de la conduccion de dicha carga en Apizaco. En virtud de tal consulta que expone en su citado oficio, ha acordado se conteste á vd. que la carga debe seguirse depositando en los almacenes de esa oficina, y liquidados y pagados que sean los derechos, deberá permitirse que se saque libremente, dejando exclusivamente á la Empresa del ferrocarril el asegurar el flete que le corresponda, de la manera que lo crea oportuno.

Independencia y Libertad. México, Octubre 12 de 1869.—Firmado. —*Romero.*—Ciudadano administrador de la aduana de esta capital.—Presente.

Número 210.

Resolucion de 13 de Octubre de 1869

para que la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz rebaje las tarifas para el cobro de fletes, en la proporcion de un 60 por 100, á los efectos nacionales que se envien á Veracruz.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Señor Ministro: Se ha servido prevenirme ese Ministerio del digno cargo de vd., en su comunicacion de 27 de Setiembre último, que le informe sobre las dificultades que algunos periódicos aseguran que opone esta Compañía para dar cumplimiento á la fraccion IV del decreto de 11 de Noviembre de 1868, que modificó el art. 14 del de 27 de Noviembre de 1867, ordenando la rebaja de un 60 por 100 del flete de los frutos nacionales que se trasporten de México á Veracruz y puntos intermedios, y de un 20 por 100 de los que se conduzcan en sentido inverso.

Se felicita la Compañía de encontrar la presente oportunidad para dar las explicaciones que desvanezcan el cargo que haya podido hacérsele de que no se sujeta á las prescripciones de la ley de concesion, y las cuales servirán á la vez para rectificar diversas apreciaciones que se han hecho en la prensa sobre este punto. Acoge tambien la Compañía esta ocasion para hacer presente al Supremo Gobierno la necesidad, que cada dia es más imperiosa, de oir con reserva las especies que se aglomeran, presentándolas como la voz imparcial de los que patrocinan el verdadero interes público, cuando no son más que el eco de cierta clase de traficantes y especuladores que se esfuerzan en aprovechar la ocasion de conquistar los mayores rendimientos posibles en su provecho, aunque para ello se hubieran de imponer á la Empresa del

ferrocarril trascendentales sacrificios que le hicieran imposible sostener su posicion por mucho tiempo. El Supremo Gobierno, con su justo criterio y con la penetracion é imparcialidad de que siempre hace uso, valorizará el peso de esa grita que reclama la autoridad de la opinion pública desinteresada y recta para llegar al resultado que apetece, y estoy seguro que no influirá en su ánimo para desequilibrar la justa proporcion que debe guardarse entre el interes ó deseo general y el propio de la Empresa. No se llegaria jamas á un límite conocido, si la Compañía aceptase gravámenes y prescindiese de legítimas ventajas, sólo por contemporizar con las exigencias de los que pueden llegar á creer que basta hacer una reclamacion cualquiera contra el proceder de la Compañía, presentándola como exigencia ó necesidad general, para tener por segura la consecucion de su interesado propósito.

No es en México donde por primera vez se observa la lucha de los especuladores contra las Empresas de caminos de fierro. En otras naciones más prácticas y antiguas, se creyó al principio que el establecimiento de esas vias rápidas y seguras de comunicacion, debia traer inmediatamente, no sólo la velocidad en el tráfico, sino las mayores ventajas y economías en el flete, y se reclamó con tal insistencia su baratura, que llegó á verse bien comprometida la suerte de las Empresas, encontrándose en el peligro de declararse impotentes, ó en la necesidad de acogerse á la proteccion directa é inmediata de los Gobiernos para que garantizasen cierto tipo de interes á los accionistas, á fin de que pudiesen sostener el bajo precio de la conduccion. El resultado que se cosechó en esa época, hace tener como incuestionable el principio de que, si los ferrocarriles atraen la baratura, el desarrollo de la produccion y del consumo, el desenvolvimiento de la riqueza y las demas ventajas que acarrean en el órden moral, político y social, no producen estos efectos instantáneamente ni en los primeros años de su establecimiento, sino que vienen despues, cuando, merced á su influencia, se va cambiando la manera de ser y el sistema de vida que hubiesen encontrado al fundarse. El hombre práctico y de prudencia experimentada, va siguiendo el desenvolvimiento de los elementos de pros-

peridad que asoman bajo la accion de las vias de fierro, y aplica las modificaciones y los cambios que el bien público y la debida proteccion á la riqueza nacional van demandando. Se obraria con indisculpable premeditacion si el cambio y la baratura, hasta lo posible, quisiesen hacerse en el mismo momento en que la nueva industria aparece en la nacion, porque debiendo luchar entónces con los grandes obstáculos que encuentra toda empresa naciente, y que son vencibles sólo con la aplicacion de fuertes desembolsos, no es dudoso que sucumbiria bajo la enormidad de los sacrificios, si ventajas suficientes no viniesen á dominar el mal que las hiciese sucumbir.

México no puede escapar de la aplicacion de estas leyes generales y permanentes. Empieza hoy á verse correr la locomotiva de Puebla á esta capital, y en las poblaciones que recorre encuentra mercados de limitado consumo, que queda satisfecho con la pequeña porcion de frutos que recibe desde luego. El trasporte de ellos se hace en el camino de fierro en pocas horas, y á este reducido tráfico se limita toda la especulacion de la Empresa en la actualidad, existiendo por consiguiente la misma relacion en cuanto al movimiento de pasajeros. Habria causado á esta Compañía inexplicable regocijo, si á la aparicion de la via férrea de México á Puebla hubiese correspondido un estado de prosperidad, de actividad y de engrandecimiento comercial en las comarcas que atraviesa, porque además de lo plausible del suceso, la Compañía habria contado con la compensacion que la afluencia de mercancías y pasajeros daria á la baratura de los fletes. No esperaria ni las indicaciones de la opinion, ni el estímulo de la autoridad para reducir al mínimum los precios del trasporte, una vez que quedara demostrado que la produccion y el consumo fueran susceptibles de ir proporcionando al tráfico del camino cuanto alimento pudiese recibir.

Pero las cosas pasan de muy distinta manera, y el espíritu ménos observador alcanza á ver que en el estado de parálisis en que se encuentra el comercio del país, y la mala influencia que hoy pesa sobre el consumo, refluyendo por consiguiente con el mismo resultado sobre la produccion, no permiten ni permitirán esperar por algun tiempo que

haya toda la afluencia de mercancías y pasajeros que pueda abarcar la via férrea en su tráfico, y por algun tiempo tendrá que limitarse á hacer el miserable trasporte que hoy. ¿Será el remedio de esta situacion la baratura, hasta lo posible, de los fletes que cobra la Empresa? Con la facilidad y comodidad del precio de conduccion deben concurrir otros elementos, que por desgracia no se presentarán en el país sino más tarde, para que se aumente el consumo y pueda haber materia bastante para el tráfico del camino, y no seria ni cuerdo ni justo apremiar desde luego á la Compañía para que abaratase los fletes de manera que no percibiesen los accionistas ninguna utilidad por el enorme capital invertido, y ni se cubriesen quizá los gastos de explotacion y conservacion del camino. Estos esfuerzos no se encaminarian realmente á otro objeto que á concluir con la Empresa del ferrocarril.

Estas apreciaciones son robustecidas por la experiencia de lo que ha pasado en otros países, donde el círculo del consumo y de la produccion se ha ensanchado, despues que las empresas de caminos de fierro han ejercido por algun tiempo su benéfica influencia, y progresivamente es como han hecho rebajas en el precio del trasporte. Los impacientes deben fijarse bien en estos antecedentes, calculando á la vez que en el gran comercio de la sociedad han de estar equilibrados en perfecta armonía los intereses de todos, para que puedan quedar en pié las instituciones industriales, pues es incuestionable que la opresion ejercida sobre algunas para proporcionar provecho y cómodos rendimientos á las demas, daria por preciso resultado la desaparicion de las primeras, constituyéndolas en verdadera impotencia para seguir asistiendo al movimiento general.

El Supremo Gobierno, perspicaz é imparcial en todas ocasiones, debe constituirse en prudente regulador de esos intereses que se chocan y que aspiran á sobreponerse á la existencia misma de la Empresa del camino de fierro, buscando todas las oportunidades para menguar hasta lo posible sus entradas. Esta Empresa encontrará sin duda en él la proteccion necesaria contra las inconsideradas demandas de los que quieren recoger el fruto al dia siguiente de haber depositado la semilla en

la tierra, y contra la propaganda hostil de los que no ven bien que se arraigue una Empresa que no les ha sido simpática, no sé por qué motivos.

No hay necesidad, sin embargo, de discutir en el campo especulativo de las teorías, la materia de que me ocupo, una vez que la ley ha determinado las bases sobre regulacion de los fletes de las mercancías que recorran la via férrea; y si me he permitido hacer las indicaciones que preceden, ha sido sólo con la mira de llamar la atencion del Supremo Gobierno sobre la injusticia de los que tan apasionadamente sujetan á severísima censura todos los procedimientos de esta Empresa, y el gran peligro que se corre de dar autoridad á todo lo que contra ella se declama. Para rendir el informe que vd. se ha servido pedirme en el oficio que contesto, desciendo á entrar en materia.

En la fraccion IV del art. 1º del decreto de 11 de Noviembre de 1868, se halla dispuesto lo siguiente:

«Los frutos nacionales que se trasporten en direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, gozarán rebajas de sesenta por ciento sobre las tarifas. Cuando el trasporte de los mismos frutos se haga en la direccion inversa, la rebaja sobre las mismas tarifas será de un veinte por ciento.»

El gravámen que se impone á la Compañía de la deduccion del 60 por ciento está restringido por esa disposicion al tráfico de frutos nacionales que sean conducidos de México á Veracruz y de los puntos intermedios de la via, lo que se ha hecho con la mira evidente de estimular el descenso de los productos hácia la costa y promover su exportacion, habiéndose impuesto á la Compañía, en gracia de este adelanto, el sacrificio del 40 por 100 de lo que se paga en general por la conduccion de las mercancías del país. Ella proclama la observancia estricta de las leyes de concesion de 27 de Noviembre de 1867 y de 11 de Noviembre de 1868, tanto en lo que tienen de favorables, como en lo que para ella importa gravámenes y quebrantos, y así como tratándose de lo primero no se le ampliarian á más de lo que han establecido, debe guardarse la misma medida al aplicar las obligaciones y compromisos que

contrajo. Además de que esta conducta es la exigida por la igualdad que debe equilibrar las obligaciones y derechos de un contrato, única base en que pueda descansar su justicia, la apoya tambien el principio de benigna interpretacion de los pactos, segun el que, lo que éstos contengan de restrictivo y oneroso, no es de ampliarse en perjuicio del obligado, sino entenderse en su sentido estricto.

La Compañía quedó obligada por el artículo trascrito ántes, á deducir el 60 por ciento del flete que causasen las mercancías nacionales trasportadas de México á Veracruz y puntos intermedios, y los periódicos á que alude la comunicacion que contesto, han pretendido deducir que el beneficio que contiene esa prescripcion alcanza al tramo del camino situado entre Apizaco y Puebla, interpretacion violenta y no motivada por el artículo de la ley que se ha querido invocar y el que la contraría patentemente.

Es ponerse en abierta oposicion de los hechos reputar á Puebla como punto intermedio de la via de los que habla la ley, y se olvidó hasta la significacion de las palabras. Intermedio quiere decir algo que está situado entre dos extremos, espacio comprendido entre dos cosas diversas; y al aplicar la ley esa voz, ha intentado referirse á los lugares que están entre los dos puntos ó extremidades del camino. Si se supone alguna poblacion que sale fuera de la línea recorrida por la via y que esté situada á alguna distancia de ella, no puede llamarse punto intermedio, á no ser que nos apartemos á sabiendas del uso del idioma castellano. Bajo ese sistema, Tlaxcala, que se encuentra á 4 millas de la via férrea, Jalapa, que deberá hallarse á mayor número, y otros parajes que pudieran citarse, podrian pasar tambien como puntos intermedios; y para aprovecharse de una ventaja que no les da la ley, pretenderian ser tenidos por tales todos los que en adelante puedan ser enlazados con la via por medio de un ramal. La consignacion de este principio seria tan ilegal como onerosa á la Compañía. Se irian extendiendo de esta suerte sus sacrificios hasta llegar al caso de que fueran superiores á sus esfuerzos y la imposibilitaran de seguir adelante.

La ciudad de Puebla no está en la línea que debe atravesar el ca-

mino de fierro, y cuyo trazo está aprobado ya por ese Ministerio, como se asienta en el art. 11 del decreto de 27 de Noviembre de 1867, sino que está separada de él á distancia de 29¼ millas que es la extension del ramal que termina en esa ciudad. Ni en el lenguaje comun ni tampoco en el técnico de la materia, será admitido jamas llamar punto intermedio al que está situado á uno de los lados laterales de la via, aun cuando quede enlazado con ella por medio de un ramal, y sólo se aplica con propiedad ese calificativo á los lugares atravesados por el mismo camino. Esta es tambien la inteligencia de la ley de 27 de Noviembre, con cuyo texto puedo justificar que son dos especies diversas las que en la presente cuestion han querido confundirse para ponerse al alcance de una franquicia otorgada por ese decreto. El art. 2º de él emplea la siguiente locucion: «La Compañía del ferrocarril mexicano conserva dicho privilegio. . . . . para la construccion y explotacion del expresado camino de fierro entre Veracruz y la ciudad de México, comprendiendo *los puntos intermedios y el ramal de Puebla.*»

Seria indisculpable en la ley el uso de un pleonasmo si al decir *puntos intermedios* hubiese quedado comprendido el ramal de Puebla. No fué redundante en su explicacion, porque segun su mente mencionaba dos cosas bien diferentes; y si en el art. 2º citado cuidó de hablar de puntos intermedios y del ramal de Puebla, y en el 14 sólo mencionó los primeros, ¿habrá justicia para decidir que se debe comprender el segundo?

¿Por qué se ha de ampliar, sin haber fundamento en la ley, ese gravámen que la Compañía aceptó con la calidad de que era limitado á los puntos intermedios y no extensivo á los ramales? ¿Es equitativo y legal estar adicionando un pacto contra la mente expresa de los contratantes y contra su voluntad única consignada en el convenio? Hago apelacion formal á los sentimientos de rectitud y justicia del supremo Gobierno para que juzgue si basta la declamacion parcial de los que dan sus escritos á la prensa para que se acallen los derechos de la Compañía que no hace más que acomodarse estrictamente al pacto que celebró.

Aun la fraccion 1ª del art. 1º del decreto de 11 de Noviembre de 1868 consagra la misma separacion entre la via principal que debe ligar á

México y Veracruz y el ramal de Apizaco á Puebla, de suerte que en el ánimo de esa ley ha estado considerar los ramales como anexidades ó dependencias del camino principal y no como puntos intermedios de la línea que debe recorrer. Por esto es que el art. 18 del decreto de 1867 establece que todos los objetos que constituyen el camino, *así como sus ramales y pertenencias*, serán propiedad perpetua de los accionistas; porque son partes que se adhieren á la via principal, pero que no son ella misma. En consecuencia, cuando se habla de puntos intermedios del camino, no se entienden mencionados los que están unidos á él por un ramal.

En cierto escrito que ha aparecido recientemente en un periódico de esta capital y al que tal vez aludió la comunicacion de ese Ministerio, se ha tenido que apelar á un paralogismo para sostener el extremo que interesa á sus autores. Se dice que la capital de Puebla es punto intermediario porque se halla hoy en la línea del único camino existente de Veracruz á México, siendo por lo mismo lugar forzoso de tránsito.

En esta manera de argumentar se viene á convenir que Puebla no es realmente lugar intermediario, porque se le considera, no con relacion al trazo del camino de fierro aprobado ya por el Supremo Gobierno, sino como tránsito de la carretera que enlaza á México y Veracruz. El autor de ese argumento se ha desviado completamente de la cuestion, porque para demostrar que la ciudad de Puebla sea uno de los puntos intermediarios de que habla el decreto de 1867, se prescinde completamente de la via férrea y se discute la cuestion con respecto á otro camino bien diverso.

Siguiendo esta manera de discurrir, puede decirse, cayendo en notorio error, que son puntos intermedios todos aquellos de donde parta un camino vecinal ó general que vaya á rematar á algun lugar atravesado por el ferrocarril.

Para dar legítimamente la denominacion de punto intermedio, deben ser consideradas las dos extremidades del camino del cual se quiere llamar intermediaria la poblacion de que se trate, y en este caso ninguna ciudad enlazada por un ramal podrá tener aquella circunstancia,

porque no se encontrará entre los cabos ó puntas del camino de fierro, al cual ha de atenderse siempre en la cuestion, porque el art. 2º del decreto de 1867 contrae la autorizacion que contiene á la *construccion y explotacion* de la via férrea entre Veracruz y Mexico, comprendiendo los puntos intermedios y el ramal de Puebla. Como la Compañía ni ha construido ni explota por consiguiente la carretera que existe entre esas dos primeras ciudades, no puede ser traida como argumento la circunstancia de que Puebla sea lugar de tránsito de ese camino para estrechar á la Compañía á que haga la deduccion de los fletes que se ha demandado.

El autor del escrito á que me estoy refiriendo deja entrever, en el penúltimo párrafo, la presuncion de que construida la via hasta Orizava, pasando por Huamantla, no habrá de tenerse á Puebla como lugar intermedio, como lo reputa hoy por estar en el tránsito de la carretera que párte de esta capital á Veracruz. Anómalo y extraordinario es, por cierto, eso de que una ciudad que hoy fuera intermediaria de la via férrea deje de serlo más tarde, no obstante que no se varie el trazo aprobado por la autoridad.

No es posible que una cosa sea y no sea á la vez; que tenga tal cualidad hoy y que se le niegue despues, concurriendo las mismas circunstancias, y sin que hubiesen variado. Esta complicacion en que ha caido el articulista, está indicando el vicio de sus observaciones, que para demostrar que Puebla es ciudad intermedia del camino de fierro, prueba que lo es de la carretera de México á Veracruz.

Hace valer tambien un argumento de inconveniencia, asentando que el flete de los efectos nacionales remitidos á Puebla resultaria más caro que el de los enviados á Orizaba, y casi saldria equilibrado con el de los que fueran á Veracruz. Prescindiendo de examinar las operaciones numéricas de ese escrito, lo que hago en bien de la brevedad, debe atender el autor de la objecion á que igual queja podrian elevar esas mismas poblaciones que cree favorecidas como Orizaba y Veracruz, alegando que la misma carga de trigo, por ejemplo, que se remitiese de Huamantla á Orizaba, si se le trasportase en sentido inverso de este se-

gundo punto al primero, costaria un 40 por ciento más de flete, y habria que convenir tambien en que pagasen igual flete en uno y en otro caso. Si en adelante se construyere un ramal que ligase á Pachuca con la via principal, como los efectos que por él se trasportasen no irian en direccion á la costa, podrian alegar tambien los traficantes de aquel lugar que pagaban un flete superior al que causarian sus mercancías llevándolas á Orizaba ó hasta Veracruz, y el resultado de esas razones seria compeler á la Empresa á que para todos los casos y en todas circunstancias hiciese en los fletes cuantas deducciones fuesen demandando los remitentes de frutos nacionales.

Si la ley adoptó la diferencia de la rebaja del 20 por ciento al subir los efectos de la costa al interior y el 60 en el caso inverso, fué con el propósito de estimular el tráfico hácia la costa, para que las producciones del país se acerquen á ella todo lo posible y se establezca el comercio de exportacion de que tanto carecemos. De este principio se deduce con toda claridad que solo puede reclamarse la rebaja del 60 por ciento para aquellos puntos que estén en el tránsito para la costa, no teniendo derecho á igual preferencia los que se encuentren en sentido diferente; y como atendida la línea adoptada para la via férrea, enviando los efectos á Puebla, no irian rumbo á la costa, sino desviándose precisamente de esa línea, no puede obligarse á la Compañía, sin faltar á los pactos establecidos, á que haga extensivo para aquella ciudad el beneficio del 60 por ciento dispensado sólo al tráfico que se haga de bajada al puerto.

Es de tenerse presente á la vez, la gran desigualdad que la rebaja en cuestion causaria en el comercio de las dos ciudades enlazadas hoy por el tramo que se acaba de abrir á la explotacion. No obstante que México cuenta con la proximidad de fincas productoras, del pulque, por ejemplo, se tendria en Puebla más barato este efecto, si se pasase por la rebaja que se reclama, y los traficantes afluirán á aquel mercado, resintiendo, en consecuencia, el de México la carestía del mismo producto.

Entiendo haberme encargado de las objeciones principales que se leen en el artículo á que he estado aludiendo, dejando rectificadas las apreciaciones inexactas que en él se hacen. Como esas mismas consi-

deraciones son las que sirvieron de fundamento al señor diputado autor de la iniciativa aprobada por el Congreso general en la sesion del dia 1º de este mes, sobre la materia presente, creo que no debo ampliar el presente informe refiriéndome al discurso que pronunció con tal motivo, y me permito tan sólo la libertad de considerar la significacion de ese acuerdo.

Él contiene una excitativa al Ministerio de Fomento para que cuide de que en la línea de ferrocarril de esta capital á Puebla, se observen las deducciones del 20 y 60 por ciento que previene el art. 14 de la concesion. Innecesario parece ese recuerdo, una vez que, tanto el Supremo Gobierno como la Compañía, están conformes en el principio de que debe observarse la ley de concesion, y que en el uno y en la otra no hay más derechos y obligaciones que los consignados en ella. La mocion hecha en el Congreso quiere que se cumpla con el art. 14 del decreto de 1867, y su correlativo del de Noviembre de 1868: lo mismo solicita la Compañía, y en sus términos precisos se ha fundado para no prestarse á hacer la deduccion del 60 por ciento de fletes correspondientes á los ramales en general.

Si se quiere dar á ese artículo diversa inteligencia de la que en sí tiene, y declarar que gocen de la misma franquicia los productos nacionales que se trasporten por los ramales, es seguro que el cuerpo legislativo, cuya ilustracion y rectitud son notorias, no se arrogaria esa atribucion, porque comprende muy bien que no puede alterar las condiciones precisas de un pacto que está sellado irrevocablemente contra las innovaciones que uno de los obligados quiera hacer por sí solo. El poder judicial es el único que puede definir las controversias que se susciten entre los contratantes, sobre el sentido y aplicacion del pacto celebrado, y ninguno de ellos es juez autorizado para resolverlas, porque el otro tendria derecho de reclamar para sí igual facultad. Además de que este principio descansa en diversos artículos de la Constitucion general, ya relativos á las garantías individuales sobre la propiedad, ya en los que se define la division de los poderes públicos y sus diversas facultades, existe la disposicion expresa en el art. 44 de la ley de 27 de

Noviembre de 1867 que dice: «En el caso de que se suscite alguna duda en la *ejecucion ó interpretacion* del presente contrato, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana.»

El Congreso de la Union nunca se prestaria á definir las controversias que ocasione la inteligencia que tengan los compromisos de la Compañía, ni ningun otro poder público fuera del judicial, porque saben bien que tratándose de un contrato, representan sólo á una de las partes contratantes que, segun los principios generales de la materia, no puede por sí sola aclarar, extender ó restringir las estipulaciones ajustadas de comun acuerdo.

La Constitucion de la República, celosa por el respeto debido á las garantías individuales, contiene la disposicion terminante de su art. 14, al que se opondrian esas decisiones, sobre los derechos de un contratante, que se intentasen pronunciar por medio de una ley: «No se podrá, dice, expedir ninguna ley retroactiva. Nadie puede ser juzgado ni sentenciado, sino por leyes dadas con anterioridad al hecho, y exactamente aplicadas á él por el tribunal que previamente haya establecido la ley.» Lo contrario pasaria en el caso que el legislador dijese cuál era el alcance y extension de los deberes de la Compañía concesionaria, aclaracion que no seria posible ni aun con el carácter de ley interpretativa, porque fuera de que ese género de disposiciones no tienen cabida en materia de contratos en que el poder público representa sólo á uno de los obligados, la disposicion constitucional es tan general é ilimitada, que ninguna ley, ya sea aclarativa de otra ó no, puede ser aplicada retrospectivamente y para un caso pasado ántes de su publicacion. Intencionalmente se ha querido cegar la fuente inagotable de abusos que, bajo el nombre de leyes aclaratorias, se cometian á cada paso, dando sentencias con el carácter de leyes interpretativas y resolviendo casos particulares ya sucedidos.

No me he referido en lo que antecede al acuerdo del Congreso general, de 1º de este mes, ni he querido decir que sea una ley, pues ni los trámites que para la formacion de ellas previene la Constitucion han tenido lugar, y ese acuerdo además sólo dice una cosa, bien clara

é indisputable, á saber, que debe obsequiarse lo dispuesto en el art. 14 de la ley de concesion. He deseado únicamente expresar que, en el caso que se creyese infundada la inteligencia que la Compañía ha dado á esa disposicion y la manera como la aplica, los tribunales federales serian los únicos que conociendo de la controversia, hubieran de definirla.

Para dar fin á este dilatado informe en que omito diversas consideraciones que son de estimarse en el asunto á que se contrae, haré presente al Supremo Gobierno lo limitado de las entradas que ha estado teniendo esta Empresa en los dos tramos de Paso del Macho y de Apizaco con el ramal de Puebla, abierto ya á la explotacion pública, al punto de que, principalmente en el primero, no se alcanzan ni los rendimientos necesarios para cubrir sus gastos mensuales. Las memorias que cada mes se remiten á ese Ministerio, le servirán de justificantes del estado de atraso en que se halla hoy el movimiento de pasajeros y de mercancías en la línea. La Empresa dista mucho de contar con resultados ni medianamente satisfactorios, y no encuentra actualmente, sino obstáculos que vencer y exigencias que llenar, situacion que no le permitiria hacer el nuevo esfuerzo que se desea de rebajar los fletes para el tráfico del ramal de Puebla, como haria gustosa, segun he manifestado al principio, sin esperar la presion de los solicitantes, si no tuviera por seguras la complicacion y ruina tal vez invencibles que acarrearia esa medida.

Me permito esperar que el Supremo Gobierno quedará satisfecho del procedimiento seguido por la Compañía en la determinacion de los fletes que deben cobrarse en la parte de la via que se está explotando, en virtud de las consideraciones que he tenido el honor de exponer en este informe.

Dígnese vd., señor Ministro, aceptar mis sentimientos de la más respetuosa atencion.

México, Octubre 5 de 1869.—*Juan F. Allsopp.*—Señor Ministro de Fomento, etc., etc.—Presente.

Señor Mimistro: He recibido las dos comunicaciones que con fecha 4 y 5 de este mes se ha servido dirigirme ese Ministerio. En la primera me participa vd. que el señor Presidente de la República se ha servido prevenir que se formen nuevas tarifas de fletes, sujetándose estrictamente á las prevenciones terminantes de la ley, y comprendiendo el tramo de Apizaco á Puebla en la reduccion que aquella concede á los frutos nacionales, cuidando á la vez de que las medidas de distancia y peso que comprendan las referidas tarifas, se expresen en kilómetros y kilógramos, que son las legales, y poniendo para mejor inteligencia del público en general, las correspondencias respectivas en leguas y arrobas ó quintales. En la segunda se me pide que, habiendo sido reprobadas las tarifas fijadas por esta Empresa en la parte que contrarían lo dispuesto por el art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, se suspendan inmediatamente los efectos de las mencionadas tarifas en lo relativo á los frutos nacionales que se trasporten en la direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, cobrándose á éstos el flete, de acuerdo con las prescripciones de la referida ley.

Tan pronto como recibí las dos comunicaciones expresadas, se acercó el abogado de la Empresa á ese Ministerio del digno cargo de vd., y le dió todas las explicaciones necesarias sobre la conformidad en que están las tarifas últimamente publicadas con las disposiciones de la ley de concesion, y sobre los inconvenientes que resultarian en el servicio público y la línea con la suspension inmediata de esas tarifas. Esas mismas observaciones consignaré por escrito en la presente contestacion, para que se digne vd. elevarlas al superior conocimiento del señor Presidente de la República.

Se ha creido que las tarifas mencionadas no se hallan arregladas á las prescripciones de la ley de concesion en la parte relativa á los frutos nacionales, porque se cree que la deduccion que se hace en el flete que se debe pagar por estos efectos, no corresponde al 20 y 60 por ciento que ha prevenido el art. 14 de esa ley. La equivocacion procede de que no se ha observado que en esas tarifas los precios generales son un 31 por ciento más baratos que los de 10, 12 y 14 pesos, fijados en el ar-

tículo 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867; lo que ha hecho la Compañía sin prescindir del derecho que le da esta disposicion, con el fin de dar una prueba de la buena voluntad que la anima en bien del público en general. La deduccion del 20 y 60 por ciento no debe regularse sobre el 39 por ciento que queda de la tarifa establecida por la ley, sino sobre esta misma, y hecha de esta suerte la operacion aritmética, se vendrá en conocimiento de que la rebaja que la Compañía hace en los fletes de los productos nacionales, es justamente la del 60 y 20 por ciento como manda la ley.

Esta Empresa procurará reformar las tarifas que últimamente ha publicado, expresando las medidas de peso y de distancia en kilómetros y kilógramos, explicando la correspondencia en leguas y arrobas ó quintales, como previene la comunicacion de 4 del presente mes que contesto.

La Compañía ha visto, por el tenor de los dos oficios expresados, que el Supremo Gobierno no se propuso determinar su juicio sobre la obligacion en que se la supone de rebajar el 60 por ciento de los fletes correspondientes á los ramales en general y al de Puebla en consecuencia, porque en el de 4 del corriente mes sólo se hace la prevencion general de que las tarifas se sujeten estrictamente á las prevenciones terminantes de la ley, y comprendiendo el tramo de Apizaco á Puebla en la reduccion que aquella concede á los efectos nacionales. La Compañía ha creido sujetarse á la prescripcion terminante del art. 14 de la ley de Noviembre de 1868, no aplicando la deduccion del 60 por ciento á los ramales, porque no alcanzó á ellos esa ventaja, sino sólo á los casos á que el mismo artículo se refiere textualmente. Sobre esta materia he tenido la satisfaccion de elevar al superior conocimiento de vd. los motivos que abonan el procedimiento de la Compañía, y me refiero en este momento á lo que informé á vd. en mi comunicacion respectiva del 5 del mes actual, que doy aquí por reproducida.

Supuesto que las explicaciones que preceden aclaran perfectamente que los frutos nacionales quedan sujetos, en las tarifas dadas al público últimamente, á la rebaja respectiva del 20 y 60 por ciento sobre las ba-

ses establecidas en el decreto de Noviembre de 1867, y deduciéndose del oficio de 5 del corriente, que la reprobacion y suspension de las tarifas sólo se refieren á la parte que tuviesen de contrario al art. 14 de la ley de Noviembre de 1868, ha deseado la Compañía poner en conocimiento de ese Ministerio que están ajustadas á esas prescripciones, para que persuadido de la verdad de los hechos, se sirva declarar sin lugar esa suspension, principalmente cuando la medida habria perjudicado notoriamente al público, á la vez que á la Empresa, en razon de que se hubiera paralizado el tráfico hasta que estuviesen resueltas y desvanecidas las dudas que hayan podido ofrecerse. La causa de la órden de suspension contenida en el oficio de 5 del presente, la ha atribuido la Compañía á la opinion que se formó ese Ministerio de que no se habia aplicado en ellas la deduccion del 20 y 60 por ciento establecida en la ley; y quedando comprobado que se acomodó á esta determinacion, espera que el Supremo Gobierno, como se lo suplico respetuosamente, encontrará arregladas las tarifas en cuestion á lo dispuesto en la ley y autorizada á la Empresa para seguirlas aplicando, debiendo discutirse con separacion el punto relativo al ramal de Puebla, al que se ha contraido el informe que he elevado á ese Ministerio.

Para terminar, debo exponer á vd. que la Compañía no presentó á ese Ministerio, ántes de su publicacion, las tarifas á que se refiere la comunicacion de 4 del corriente mes, en cumplimiento del art. 21 del Reglamento general de Ferrocarriles, como se dice en ella, porque ha entendido que esa disposicion se referia á las líneas de fierro en general que no tuviesen fijadas de antemano las bases conforme á las que hubieran de hacer el cobro de fletes, y las que deben, por tanto, poner en conocimiento del Supremo Gobierno los precios de trasporte que exigiesen á fin de enmendar cualquier abuso ó inconveniente que se observase. Mas como esta Empresa tiene una ley especial que le fija la manera de cobrar el flete, no es éste indeterminado ó desconocido como en los otros caminos sobre los que no se tenga celebrada con el Gobierno una convencion expresa, y ha creido, en consecuencia, la Compañía que cesaba en el caso la razon del art. 21 citado y que no le era obligatorio.

Tengo la satisfaccion de haber contestado con lo expuesto, las dos expresadas comunicaciones de 4 y 5 del mes actual, y de reproducir á vd. los sentimientos de mi respetuosa consideracion.

México, Octubre 8 de 1869.—*Juan F. Allsopp.*

Ministerio de Fomento, Colonizacion é Industria.—Seccion 3ª—Cuando el Ministerio de mi cargo se ocupaba, por disposicion del ciudadano Presidente, de contestar las notas que con fecha 5 y 8 del que cursa remitió vd. relativas á las tarifas, en cuya contestacion sostenia el Gobierno las resoluciones que comuniqué á vd. en oficios de 27 del mes próximo pasado y de 4 del actual, recibió el siguiente acuerdo del Congreso de la Union:

«Secretaría del Congreso de la Union.—El Congreso de la Union, en la sesion del dia de hoy, ha aprobado el siguiente acuerdo:

«Excítese al Ministerio de Fomento para que, conforme á lo acordado por el Congreso el dia 1º del actual, cuide de que la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz reforme inmediatamente las tarifas con arreglo á lo prevenido en el art. 14 de la concesion.

«Independencia y Libertad. México, Octubre 11 de 1869.—*J. Sanchez Azcona*, diputado secretario.—*Joaquin Baranda*, diputado secretario.—Ciudadano Secretario del Despacho de Fomento.—Presente.»

Y lo trascribo á vd. por órden del C. Presidente, á fin de que esa Empresa le dé exacto y puntual cumplimiento, haciendo en el cobro de los fletes que fijan las tarifas publicadas, la rebaja de sesenta por ciento á los efectos nacionales que caminan en direccion de esta capital á Veracruz, conforme á lo que previene el art. 14 que se cita.

Independencia y Libertad. México, Octubre 13 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Juan F. Allsopp.—Presente.

Son copias. México, Octubre 14 de 1869.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 211.

Comunicacion de 19 de Octubre de 1869

manifestando que la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz ha resuelto considerar á Puebla como punto de tránsito para el rebajo de un 60 por 100 en los fletes de los efectos nacionales.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Promovida por el Sr. D. Guillermo Barron, ha habido hoy una reunion extraordinaria de los directores del Ferrocarril Mexicano. El objeto de la sesion fué tratar la cuestion pendiente sobre la rebaja del sesenta por ciento en el flete de aquí á la ciudad de Puebla. La Empresa acordó acceder á los deseos del Gobierno y seguir el espíritu de los acuerdos del Congreso, considerando á Puebla como punto de tránsito para los efectos de la rebaja, aunque al mismo tiempo hace una reserva de sus derechos y se mantiene en la inteligencia que ha dado á los artículos relativos del decreto de concesion.

Los que suscriben creyeron de su deber declararse en favor del acuerdo de la Empresa, porque es benéfico al interes público y allana las dificultades que parecian presentarse.

Lo comunicamos á vd. para conocimiento del C. Presidente de la República, y le protestamos nuestra distinguida consideracion.

Independencia y Libertad. México, Octubre 19 de 1869.—*Francisco Zarco.—Juan Múgica y Osorio.*—C. Ministro de Fomento.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Por la comunicacion que con fecha 19 del que cursa dirige

vdes. á esta Secretaría, se ha enterado el C. Presidente de que en la misma fecha tuvo lugar una reunion extraordinaria, promovida por D. Guillermo Barron, para tratar la cuestion pendiente relativa á las tarifas, en la cual se acordó considerar á Puebla como punto de tránsito para la rebaja del sesenta por ciento en el flete; y el mismo primer Magistrado ha acordado se diga á vdes. que luego que se publiquen las mencionadas tarifas reformadas, se sirvan remitir algunos ejemplares á este Ministerio.

Reproduzco á vdes. las seguridades de mi consideracion.

Independencia y Libertad. México, Octubre 21 de 1869.—*Balcárcel.* —CC. Francisco Zarco y Juan Múgica y Osorio, directores del Ferrocarril Mexicano.—Presente.

Es copia. México, Octubre 23 de 1869.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 212.

Resolucion de 29 de Octubre de 1869.

Prevenciones relativas á la rebaja del 60 por 100 en el cobro de los efectos nacionales que caminen en la direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, y reforma de la tarifa.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—En comunicacion de 5 del actual, el Ministerio de mi cargo previno á esa Empresa, por acuerdo del C. Presidente, que inmediatamente suspendiera los efectos de las tarifas publicadas, en lo relativo á los frutos nacionales que se trasporten en la direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, cobrándose el flete á los expresados frutos conforme á las prescripciones del art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868.

Igual disposicion comuniqué á vd. al trascribirle el acuerdo dado por el Congreso de la Union en 11 del presente. Y como ha llegado á noticia del C. Presidente que no se ha dado aún cumplimiento á las prevenciones referidas; con el fin de que no continúen gravándose los intereses del comercio, se ha servido acordar diga á vd. que desde luego se haga la rebaja de sesenta por ciento en el cobro de los efectos nacionales que caminen en la direccion de esta capital á Veracruz y puntos intermedios, fijándose en las estaciones la noticia de lo que en virtud de esa disposicion deberán pagar dichos efectos. Además, esa Empresa seguirá trabajando empeñosamente en la reforma de toda la tarifa, remitiéndola á esta Secretaría luego que esté concluida, para que el Gobierno le dé la aprobacion correspondiente.

El mismo Supremo Magistrado dispone que, al contestar, participe vd. que queda ya obsequiado lo prevenido en esta comunicacion.

Independencia y Libertad. México, Octubre 29 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Juan F. Allsopp.—Presente.

Número 213.

Comunicacion de 5 de Noviembre de 1869

en que el Agente de la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz participa estar establecido el rebajo de tarifas segun la resolucion acordada.

Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Agencia general.—México. —Señor Ministro: En virtud de lo que tuve la satisfaccion de comunicar á vd. con fecha 28 de Octubre último, y bajo las protestas y salvedades que hizo esta Empresa y á que dicha comunicacion se refiere, se están cobrando en la actualidad los fletes de los frutos nacionales, con respecto al tramo de esta capital á Puebla, con la deduccion del sesenta por ciento para los que son llevados á aquella ciudad con destino á la Costa, y del veinte para los que se traen de ella, sobre las tarifas establecidas en el art. 13 del decreto de 27 de Noviembre de 1867.

Lo digo á vd. en respuesta á su oficio de 29 de Octubre último, reiterándole las protestas de mi respetuosa consideracion.

México, Noviembre 5 de 1869.—*Juan F. Allsopp.*—Señor Ministro de Fomento, etc.—Presente.

Número 214.

Acuerdo de 8 de Noviembre de 1869

disponiendo se hagan tres almonedas para el remate de las acciones del ferrocarril de México á Tlalpam.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 2ª—Deseando el Presidente que tengan alguna manera de amortizarse los certificados expedidos por la Contaduría Mayor y secciones liquidatarias, á la vez que dar cumplimiento á la ley de 30 de Noviembre de 1867, y no siendo posible disponer por ahora de las cantidades necesarias para celebrar almonedas destinadas á la amortizacion de dichos certificados, ha tenido á bien acordar, en Junta de Ministros, que se destinen las acciones del ferrocarril de Tlalpam, que pertenecen al Gobierno, á celebrar tres almonedas que se verificarán en los dias 19 y 26 del actual y 3 de Diciembre próximo. En cada una de estas almonedas se rematarán al mejor postor y por certificados expedidos por la Contaduría Mayor y secciones liquidatarias, $ 40,000 en acciones del ferrocarril de Tlalpam, cuya cantidad se dividirá en dos lotes de $ 10,000, dos de á $ 5,000, dos de á $ 2,000 y seis de á $ 1,000. En estas almonedas se observarán las mismas reglas prevenidas para las anteriores, dándose cuenta á este Ministerio con el resultado en el mismo dia en que se verifiquen, para publicar las actas respectivas.

Estas almonedas corresponden á las que, con arreglo al decreto citado, debieron tener lugar en los meses de Julio, Agosto y Setiembre del presente año económico.

Independencia y Libertad. México, Noviembre 8 de 1869.—*Romero.*—Ciudadano Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Número 215.

Resolucion de 9 de Noviembre de 1869

previniendo que el rebajo en los fletes de un 60 por 100 se haga segun dispone el art. 14 del decreto de 11 de Noviembre de 1868.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Recibí la nota que con fecha 5 del actual me dirige vd., participando que esa Empresa ha dado ya cumplimiento á la prevencion dictada por esta Secretaría en 29 de Octubre próximo pasado, para que á los efectos nacionales que se trasporten en direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, se les hiciera la rebaja de sesenta por ciento sobre los fletes de las tarifas.

Se ha enterado el ciudadano Presidente de la citada nota, y ha acordado diga á vd. en respuesta, que del tenor de ella se deduce, que la rebaja sólo se hace á los frutos que son llevados á Puebla con destino á la costa; mas como esto envuelve una interpretacion que tergiversa completamente el sentido del art. 14 del decreto de 11 de Noviembre de 1868, el cual dispone que los frutos nacionales que se trasporten en direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, gocen la rebaja de sesenta por ciento sobre las tarifas, el Gobierno tiene el deber de hacer notar á esa Empresa, que tal concepto importaria una modificacion sustancial al decreto, que no puede permitirse, tanto por la ilegalidad que en sí contiene, como porque impone una restriccion onerosa á los efectos nacionales trasportados de México con direccion á Veracruz y puntos intermedios, entre los que se comprende evidentemente la ciudad de Puebla. En tal virtud, ha resuelto el C. Presidente, prevenga á vd.

que se sujete estrictamente al tenor del referido art. 14, y á las disposiciones que sobre el particular he comunicado á esa Empresa.

Parece tambien que la rebaja del sesenta por ciento se hace sobre los fletes de tarifas fijados en el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, debiendo hacerse sobre los que realmente se cobren á los efectos en general; y para que este punto quede debidamente rectificado, recomiendo á vd. que inmediatamente me remita una noticia de lo que pagan por fletes los frutos nacionales, trasportados en direccion de México á Veracruz, y de los que se cobran á los demas efectos que no gozan de esta rebaja, á fin de que pueda el Gobierno examinar si esa Empresa ha dado exacto cumplimiento á lo que previene la ley.

Independencia y Libertad. México, Noviembre 9 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Juan F. Allsopp, agente de la Empresa del Ferrocarril Mexicano.—Presente.

Es copia. México, Noviembre 9 de 1869.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 216.

Decreto de 9 de Febrero de 1870

de la Legislatura del Estado de Veracruz, facultando al Ejecutivo del mismo para que señale á las municipalidades las acciones que deben tomar del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa.

EL C. LIC. FRANCISCO H. Y HERNANDEZ, Gobernador constitucional del Estado libre y soberano de Veracruz Llave, á sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso del Estado se ha servido dirigirme el decreto siguiente:

Núm. 17.—El Congreso del Estado libre y soberano de Veracruz Llave, en nombre del pueblo, decreta:

Art. 1º Se faculta al Ejecutivo para que, con el fin de impulsar á la Empresa del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, señale á cada una de las Municipalidades más interesadas en la realizacion de esa obra, la suscricion de un número de acciones proporcionado á sus recursos.

Art. 2º El mencionado Ejecutivo excitará á las Jefaturas políticas de los Cantones del Estado para que cooperen, con objeto de obtener el mayor número de suscriciones á la referida Empresa, en las poblaciones de su Canton.

Art. 3º Las Municipalidades suscritas, ya sea por señalamiento del Ejecutivo ó por acuerdo de ellas mismas, propondrán desde luego, para su aprobacion, con sujecion á las leyes que forman la hacienda municipal, los arbitrios necesarios para el pago de las acciones que tomen.

Dado en el salon de sesiones de la H. Legislatura. H. Veracruz, Febrero 7 de 1870.—*M. S. Herrera*, diputado presidente.—*José L. Pichardo*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su exacto cumplimiento.

H. Veracruz, Febrero 9 de 1870.—*Francisco H. y Hernandez.*—*Cárlos B. Suarez*, encargado de la seccion de mejoras materiales.

Número 217.

Circular de 8 de Abril de 1870

previniendo á las empresas de ferrocarriles procedan á establecer las barreras que requiera la via y á la construccion de las estaciones necesarias.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República mexicana.—Seccion 3ª—Circular.—Como las empresas de ferrocarriles no dan el debido cumplimiento á las diversas prevenciones del reglamento de 7 de Diciembre de 1867, el C. Presidente ha tenido á bien resolver recuerde á vd. aquellas disposiciones, y muy particularmente las contenidas en los arts. 3º y 5º, segun las cuales deben establecerse barreras en todos los puntos en que el ferrocarril atraviesa el camino comun al mismo nivel, y construirse estaciones cómodas y decentes en todos los puntos de embarcaderos.

Recomiendo á vd., en consecuencia, que por parte de esa Empresa se procure obsequiar las disposiciones referidas, estableciendo las barreras en los lugares en donde sean necesarias, y construyendo, ántes de la próxima época de lluvias, estaciones en los puntos de embarcaderos que no existan ó reformando las que haya hoy construidas, de manera que llenen las condiciones de decencia y comodidad que exige el repetido reglamento y que reclaman urgentemente la conveniencia y el servicio público.

Independencia y Libertad. México, Abril 8 de 1870.—*Balcárcel.*—Sr. D..... empresario de ferrocarriles.

Número 218.

Comunicacion de 28 de Mayo de 1870

mandando hacer un reconocimiento del estado que guarda el ferrocarril de México á Tlalpam.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Con el objeto de que este Ministerio sepa si la Empresa del ferrocarril de Tlalpam ha dado cumplimiento á todas las disposiciones dictadas sobre ferrocarriles, que oportunamente se le han comunicado, ha acordado el C. Presidente que se haga á aquel una visita detenida, nombrando á vd. para que la practique con sujecion á las instrucciones siguientes:

Reconocerá vd. prolijamente el estado de la via en toda su longitud, tanto en lo relativo á la subestructura como á la superestructura, examinando la calidad de los rieles, su estado de conservacion, si son apropiados á las locomotoras y wagones de servicio, si está competentemente embalastrada, si los durmientes se renuevan oportunamente cuando se deterioran, si hay barreras en los cruzamientos á nivel, y finalmente, si se cumplen con exactitud todas las prevenciones que contiene el reglamento de ferrocarriles.

Respecto del material rodante, examinará vd. su estado, sistema, empleo, y si es el suficiente para el servicio; si éste se hace con exactitud y á las horas fijadas; si hay el número suficiente de guardafrenos y vigilantes para la seguridad de los pasajeros; si éstos tienen la comodidad conveniente en los wagones y estaciones.

Anotará vd. además, todos aquellos puntos que juzgue dignos de que lleguen á conocimiento de este Ministerio, informando detallada-

mente respecto de ellos, y proponiendo las reformas y modificaciones que crea convenientes para el mejor servicio y seguridad de los pasajeros.

Recomiendo á vd. la mayor prolijidad y exactitud en el desempeño de esta comision, y que tenga presente que está ya muy próxima la estacion de lluvias, durante la cual pueden sobrevenir con más facilidad accidentes originados de la mala construccion de la via férrea ó de su deterioro posterior, y que es por lo mismo indispensable ejecutar con la oportunidad debida todas las reparaciones que exija el estado de la línea para hacer el servicio con exactitud y regularidad, y para dar á los pasajeros toda la seguridad posible.

Independencia y Libertad. México, Mayo 28 de 1870.—*Balcárcel.* —C. ingeniero Francisco Chavero, jefe de la seccion 3ª de esta Secretaría.—Presente.

Es copia. México Mayo 30 de 1870.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 219.

Itinerario formado en 7 de Agosto de 1870 y que deberán seguir los trenes entre México y Puebla desde el 10 del mismo mes hasta nueva disposicion.

FERROCARRIL MEXICANO

TRENES DE BAJADA.

Distancias en millas inglesas	Estaciones	Tren de pasajeros	Tren de mercancías †	Tren de pulques
,,	Sale de México	7,30 A. M.	8,30 A. M.	2,15 P. M.
20	,, Tepexpan	8,25 ,,	10,00 ,,	3,43 ,,
34	,, Otumba	9,05 ,,	11,06 ,,	4,30 ,,
38	,, *La Palma	9,15 ,,	11,27 ,,	4,47 ,,
42	,, Ometusco	9,30 ,,	11,58 ,,	5,04 ,,
48	,, *Irolo	9,45 ,,	12,32 P. M.	5,27 ,,
57½	,, Apam	10,14 ,,	1,32 ,,	6,09 ,,
69¾	Llega á Soltepec	10,46 ,,	2,21 ,,	6,45 ,,
69¾	Sale de Soltepec	10,56 ,,	2,36 ,,	,,
77½	,, *Guadalupe	11,16 ,,	3,11 ,,	,,
86½	Llega á Apizaco	11,38 ,,	3,48 ,,	,,
86½	Sale de Apizaco	12,08 P. M.	3,58 ,,	,,
96¾	,, Santa Ana	12,45 ,,	4,49 ,,	,,
108¼	,, *Panzacola	1,10 ,,	5,40 ,,	,,
115¾	Llega á Puebla	1,35 ,,	6,10 ,,	,,

TRENES DE SUBIDA.

Distancias en millas inglesas	Estaciones	Tren de pulques	Tren de mercancías †	Tren de pasajeros
,,	Sale de Puebla	,,	7,00 A. M.	10,10 A. M.
7½	,, *Panzacola	,,	7,35 ,,	10,30 ,,
19	,, Santa Ana	,,	8,31 ,,	11,05 ,,
29¼	Llega á Apizaco	,,	9,17 ,,	11,37 ,,
29¼	Sale de Apizaco	,,	9,27 ,,	12,07 P. M.
38	,, *Guadalupe	,,	10,07 ,,	12,29 ,,
46	Llega á Soltepec	,,	10,49 ,,	12,49 ,,
46	Sale de Soltepec	2,00 A. M.	11,04 ,,	12,59 ,,
58¼	,, Apam	3,00 ,,	12,08 P. M.	1,36 ,,
67¾	,, *Irolo	3,41 ,,	2,56 ,,	2,00 ,,
73¾	,, Ometusco	4,10 ,,	1,35 ,,	2,20 ,,
77¾	,, *La Palma	4,31 ,,	1,56 ,,	2,30 ,,
81¾	,, Otumba	4,52 ,,	2,47 ,,	2,45 ,,
95¾	,, Tepexpan	5,36 ,,	3,53 ,,	3,25 ,,
115¾	Llega á México	6,31 ,,	5,13 ,,	4,15 ,,

Los trenes de pasajeros se detendrán media hora en Apizaco para la comodidad de los que quieran almorzar.
Una línea fuerte en tinta negra puesta debajo del tiempo de los trenes, indica que en esta estacion se cruzarán dos ó más trenes.
† El tren de mercancías saldrá de México y de Puebla cada tercer dia; es decir, que el de México volverá de Puebla al siguiente dia.

Número 220.

Setiembre 24 de 1870.

Liquidacion de las cantidades recibidas por la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz.—Todos los documentos que tienen relacion con el asunto.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Secretaría del Congreso de la Union.—El Congreso de la Union, en su sesion de hoy, ha tenido á bien acordar lo siguiente:

«El C. Secretario de Hacienda remitirá dentro de tercero dia la liquidacion que la Tesorería general haya hecho de las cantidades que ha percibido la Compañía del camino de hierro entre Veracruz y México, sobre cuya liquidacion comunicó el Ministerio de Hacienda en 27 de Diciembre último, que daba los pasos necesarios con el fin de que la Tesorería pudiera practicarla.»

Y lo comunicamos á vd. para su inteligencia.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 27 de 1870.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretario.—C. Secretario del Despacho de Hacienda.—Presente.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 3ª—Se ha recibido la comunicacion de vdes. fechada ayer, en la que insertan un acuerdo, aprobado en el mismo dia por el Congreso de la Union, para que esta Secretaría le remita dentro de tercero dia la liquidacion de la Compañía del ferrocarril de Veracruz, que en nota de 27 de Diciembre último, dijo habia mandado practicar.

Tengo la honra de manifestar á vdes. en respuesta, que el 26 del ac-

tual se recibió en esta Secretaría una comunicacion de la Tesorería general, fechada el dia 24, en la que se comprende la liquidacion referida, siendo necesario para considerar ésta como definitiva, que sea examinada con sus comprobantes y aprobada por el Presidente de la República: se trasladó el oficio de la Tesorería, en el mismo dia que se recibió en esta Secretaría, á la de Fomento, para que, como negocio propio de sus atribuciones, examine la liquidacion y acuerde con el Presidente la determinacion que corresponda.

Entretanto, y en cumplimiento del acuerdo del Congreso, que vdes. me han comunicado, les remito copia del oficio citado de la Tesorería y del índice de los documentos que en él se citan, repitiendo que esta liquidacion no puede considerarse como definitiva miéntras no sea aprobada ó rectificada por la Secretaría de Fomento.

Reitero á vdes. las seguridades de mi distinguida consideracion.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 28 de 1870.—*M. Romero.*—Ciudadanos diputados secretarios del Congreso de la Union.—Presentes.

TESORERÍA GENERAL DE LA NACION.

SECCION SEGUNDA.—NÚM. 35.

Con los documentos que se citan produce la liquidacion de la cuenta del ferrocarril de Veracruz á México.

En el mes de Enero del presente año se publicó en el *Diario Oficial* el informe que produjo esta oficina de mi cargo (documento número 1), con motivo del acuerdo que en 10 de Noviembre último aprobó el Congreso de la Union para que la Secretaría de Hacienda le remitiera, en el término perentorio de ocho dias, copia de las liquidaciones que debieron practicarse con D. Antonio Escandon y la Compañía del ferrocarril entre México y Veracruz, concernientes á las diversas sumas que han recibido del Erario nacional. (Documento número 2.)

Ningun esfuerzo humano hubiera podido dar cumplimiento á las

prevenciones de este acuerdo dentro del plazo señalado; se trataba de un período de más de doce años, dentro del cual no se practicó liquidacion alguna, y los datos que habian de servir para formarla, ni estaban reunidos, ni su exámen podia hacerse en el angustiado término de ocho dias sin peligro de omitir alguna circunstancia importante.

Tuvo el que suscribe que conformarse con informar en los términos que lo hizo, sometiendo á la decision del Ministerio del digno cargo de vd. todos aquellos puntos que ofrecian alguna duda, ya por falta de constancias ó ya porque á causa de las diversas fases que este negocio ha tomado enlazándose con los acontecimientos políticos del país, parecia desprenderse que otra autoridad y no la Tesorería general debia fijar las bases que habian de adoptarse para llegar al término deseado.

Resuelta la cuestion por suprema órden de 5 de Abril próximo pasado (documento número 3), no quedaba otra cosa que hacer, que formar la liquidacion del ferrocarril, cargándole las sumas que con diversos títulos ha recibido en dinero ó en valores, y abonarle las que tiene entregadas de distintas procedencias. Este trabajo, tan obvio si se hubiera seguido desde su orígen una cuenta corriente, ofrecia hoy dificultades inmensas, porque esa cuenta no se abrió sino hasta ahora en los libros de la Tesorería general de la Nacion. Y aunque en ellos se registran las diversas sumas que ya D. Antonio Escandon ó ya sus agentes y cesionarios recibieron del Erario nacional, tanto en papel como en efectivo, fué preciso irlas tomando de donde se encontraban, para razonar una cuenta que, al mismo tiempo que encerrara todas las partidas de débito y crédito, tuviera la comprobacion correspondiente.

Relacionándose las diversas disposiciones de que iré haciendo mérito en el curso de este informe, con los acontecimientos políticos que han tenido lugar en el período que abraza la cuenta del ferrocarril, es preciso mencionar unas y otros, no sólo con el fin de explicar la falta arriba indicada, sino tambien para que el Supremo Gobierno, con conocimiento perfecto de todo lo ocurrido en este negocio, pueda apreciar los trabajos de la oficina de mi cargo, y darles su alta aprobacion si de ella los juzgare dignos.

En fines del año de 1857, época de donde párte la cuenta del ferrocarril, se entregaron al empresario sin hacerle cargo alguno, los primeros valores del fondo de ocho millones de bonos que creó el decreto de 31 de Agosto del mismo año (documento número 4), si bien es cierto que se abrió entónces una cuenta con el título de «Bonos de construccion del ferrocarril de Veracruz al Pacífico,» en la cual se asentaron las sumas que recibia el Sr. Escandon en esta especie. De allí se ha tomado el dato á este respecto, y de los manuales de cargo el de los créditos que entregó (documento número 5) en cuenta de la obligacion que le impuso el artículo 22 del citado decreto.

Las modificaciones que á éste le hizo el de 5 de Abril de 1861, dieron por resultado otra emision de bonos llamados de mejoras materiales, que el Sr. Escandon recibió en cantidad de dos millones de pesos, por el Ministerio de Fomento, á quien le fué encomendada, segun el artículo 2º del reglamento de la misma fecha, la cuenta que debia seguírsele á la Empresa del camino de fierro; así es que en la Tesorería general no se encontraba ni noticia siquiera de las series, números y valores de estos bonos, hasta que se recabó de aquella Secretaría (documento número 6). Con estos bonos se cubrieron por algun tiempo los derechos de mejoras materiales en las aduanas marítimas, cuyas oficinas remitian directamente los que amortizaban al expresado Ministerio. La Tesorería ignora si se llevó ó no cuenta de esa amortizacion, y en la duda de si existiria, prefirió recibir del Sr. Escandon el papel de que no llegó á hacer uso, comisionando para su recibo en los puertos á los administradores de aquellas oficinas. (Documento número 7.) Por este medio se obtuvo el resultado de saberse cuánto percibió el concesionario, restando de la cantidad que importaron los bonos que recibió, el monto de los devueltos; ó lo que es lo mismo, abonándole la devolucion en descargo de los dos millones que se emitieron y se le entregaron.

Lo que pasó con este fondo y con el de ocho millones, siguió sucediendo con las demas partidas entregadas al Sr. Escandon ó sus delegados, despues del 5 de Abril de 1861: de ninguna se le hizo cargo di-

recto, y los únicos asientos que se encuentran en los libros de esa época, se refieren al 15 por 100 destinado por el decreto de 8 de Abril del propio año á la adquisicion de acciones. Desde esta fecha hasta el 30 de Mayo de 1863, no recibió la Empresa del ferrocarril, ó D. Antonio Escandon, más que este 15 por 100 y el producto del derecho de mejoras materiales, en cambio de los bonos de este nombre amortizados por las aduanas marítimas; pero á contar desde que la Empresa apareció con el título de «Compañía Limitada del Ferrocarril,» tratando con el Gobierno del llamado Imperio, hasta la restauracion de la República, las percepciones fueron más frecuentes y de mayor importancia, y la busca de los comprobantes más laboriosa y difícil, no sólo porque tampoco se halló cuenta abierta al ferrocarril, sino principalmente por el desórden y confusion en que se encontraron los archivos de las oficinas en donde existian aquellos.

Estas ligeras indicaciones dan una idea de las causas que retardaron hasta hoy la formacion de la cuenta y los medios empleados para procurar su exactitud y comprobacion; sin embargo, como en negocio tan delicado por su importancia, no debe estimarse ocioso ninguno de los pormenores que contribuyan á colocarlo bajo su verdadero punto de vista, he creido conveniente acompañar sus comprobantes en el órden que la cuenta lo exige.

Mas como para explicar la procedencia de algunas partidas tal vez no baste la cita aislada de las disposiciones ó motivos que la determinaron, no puedo excusarme de consignar en el presente informe, como paso á hacerlo, todas las principales circunstancias de este negocio, desde su orígen en 1857, hasta la expedicion del decreto de 11 de Noviembre de 1868.

I

El dia 31 de Agosto de 1857 se expidieron dos decretos por la Secretaría de Fomento; uno concediendo privilegio exclusivo á D. Antonio Escandon para construir un ferrocarril de Veracruz al Pacífico (documento núm. 8), y el otro creando un fondo de ocho millones de pesos

en títulos que se llamaron «Bonos de construccion del Ferrocarril.» (Documento núm. 4.) El Gobierno de aquella época acogió con entusiasmo la empresa de realizar en la República el establecimiento de un camino de fierro desde el primero de sus puertos á la capital, y puso, en mi concepto, medios suficientes para llevarla á cabo. Si los resultados no han correspondido á las esperanzas de los amigos del progreso y á la liberalidad del Gobierno, en el curso de este informe tendrémos ocasion de ver cuáles han sido las causas y cómo de muchos capítulos del privilegio se derivaron otros negocios.

Por el art. 6º del primero de los indicados decretos se concedió que pudiese éste importar, libres de derechos, los materiales, enseres y todo lo necesario para la construccion y uso del camino.

Por el art. 7º, la Empresa podia exportar, libre de derechos, la cantidad de dinero que, por las exenciones concedidas en el anterior, fuera necesaria para la compra de objetos que debian traerse del extranjero, y además quinientos sesenta mil pesos anuales por el espacio de veinticinco años.

En el art. 12 se le autorizó para comenzar, seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyera, con tal de no verificarlo á favor de algun Gobierno extranjero, y se consignó que en ningun caso podia hipotecar el privilegio mismo sin previo consentimiento del Gobierno de la República.

Por el art. 17 se obligó el empresario á que dentro del plazo de seis años estarian en uso para el público treinta leguas mexicanas á lo ménos, de la ruta general, de las cuales veinticinco partirian del puerto de Veracruz, y las otras cinco de esta capital para el puerto. La falta de cumplimiento hacia incurrir al empresario en una multa de $ 150,000.

Para auxiliar las obras, el art. 19 creó el fondo de ocho millones de que ya se hizo mencion, y al cual se contrae el decreto que se ha señalado con el núm. 4. A este fondo se le fijó un rédito de 5 por 100 al año, y el capital debia pagarse en cincuenta años, amortizándose un 2 por 100 anualmente.

El art. 20 consignó al empresario el 10 por 100 del derecho de mejo-

ras materiales, para aplicarlo al pago de réditos y amortizacion de capital, pero imponiéndole en el artículo siguiente la obligacion de liquidar cada seis meses con el Ministerio de Fomento. Si de esta liquidacion resultaba que la Empresa habia recibido más de lo necesario para el pago de réditos y 2 por 100 de capital, devolveria el excedente, y si, por el contrario, lo percibido no alcanzaba á cubrir aquellas obligaciones, el Ministerio completaria el pago tomando lo que correspondiera de cualquiera otra renta nacional que se conviniera al efecto.

Por el art. 22 se obligó al empresario, ó sea D. Antonio Escandon, á entregar en la Tesorería general, en cambio del fondo de ocho millones de que se ha hecho mencion, una suma igual en títulos de la deuda interior dentro de estos plazos: tres millones en todo el año de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes, liquidándose los réditos que causaran hasta la fecha en que la Compañía recibiera los nuevos bonos.

Por el art. 23, además de la multa de $150,000 fijada en el art. 17, si no cumplia la Empresa con la obligacion de construir treinta leguas del camino, y con la entrega de títulos de la deuda interior en cambio de los «bonos de construccion,» deberia *perder el privilegio* y el fondo especial consignado al pago de réditos.

Conforme al art. 28, el Gobierno percibiria el 20 por 100 de las utilidades, teniéndose por tales el sobrante que resultara, cubiertos los gastos generales de conservacion y locomocion, y el rédito de 6 por 100 sobre los capitales invertidos en el camino.

El privilegio caducaba, segun el art. 33, por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo en todo ó en parte, á un Gobierno extranjero, ó bien á cualquiera individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del Supremo Gobierno.

El art. 34 dice textualmente: «La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere al artículo anterior, no sólo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se refieren los arts. 17 y 23,» esto es, la pérdida del fondo destinado al pago de réditos y amortizacion de capital, y la aplicacion de la multa.

Por el art. 36, la Empresa se obligaba á construir en esta capital una

penitenciaría y una casa de inválidos, cuyo costo no bajaria de un millon de pesos. Durante el plazo de seis años, dentro del cual se concluirian estas obras, se destinaba á su auxilio el sobrante del fondo de Minería, despues de cubierto el rédito de 3 por 100 de los capitales á que estaba hipotecado, la asignacion del colegio y los gastos de la oficina del ramo. Si al terminar los seis años no habia concluido la construccion de los expresados edificios, el Gobierno mandaria apreciar, conforme al art. 37, la parte que faltare, y el empresario la cubriria, así como una multa de cincuenta mil pesos.

Tal es el privilegio de 31 de Agosto de 1857, en la parte esencial que se refiere á auxilios del erario y á las obligaciones impuestas al agraciado.

Conviene tener presente que esta concesion hacia dueño al Gobierno del veinte por ciento de las utilidades del camino, no aumentaba en un solo peso la deuda interior, supuesto que al crear unos títulos se amortizaban otros por la misma suma, y la nacion tendria á los seis años dos edificios de indisputable utilidad pública, que le remuneraran sus desembolsos, siquiera en parte.

II

Poco tiempo despues de sancionado el decreto de 31 de Agosto de 1857, recibió D. Antonio Escandon los primeros valores en bonos del fondo de ocho millones, esto es, el 13 de Octubre del mismo año; ya cuando tuvo lugar el 17 de Diciembre siguiente el movimiento político de Tacubaya, se le tenian entregados cinco y medio millones, y el 25 de Febrero de 1858 recibia el resto, sin que el cambio efectuado que elevó á Zuloaga al poder, sirviera de obstáculo para que las obligaciones pactadas tuvieran su exacto cumplimiento por parte del Gobierno.

En este mismo año estaba obligado D. Antonio Escandon, como se ha dicho ya, á entregar en esta Tesorería general, en títulos de la deuda interior, tres millones de pesos. Anticipadamente, desde 21 de Octubre

de 1867, exhibió $ 500,501 33 en bonos del 3 por 100 y certificados admisibles en el pago del derecho de traslacion de dominio: el 23 del mismo mes entregó otros $ 1,500 en la misma especie, y esta fué la última vez que la Tesorería general tuvo que amortizar papel público de la indicada procedencia. Fácil es concebir cómo el empresario pudo manifestarse diligente en cumplir su compromiso para servirse más tarde de una excusa que los sucesos pusieron en su mano. El 14 de Diciembre de 1857, un extranjero llamado L. S. Hargous propuso prestar al Gobierno Supremo trescientos mil pesos, mitad en efectivo y mitad en bonos, que en esa época se adquirian en la plaza á ocho por ciento de pago. Dos condiciones esenciales exigió el prestamista: primera, que se le reembolsaria del total en el plazo de diez y ocho meses; y segunda, que se le hipotecarian ó darian en depósito tres y medio millones de pesos en bonos de la deuda interior. Aceptada la propuesta, el empresario del camino de fierro no entregó más créditos: su obligacion se anotó por la hipoteca especial de tres y medio millones en bonos de la deuda interior á favor de Hargous; y cubierto con este procedimiento, pudo resistir impasible los ataques de la Tesorería general, empeñados á menudo en el cobro de los títulos que estaba obligada á recoger, y cuyos esfuerzos redobló inútilmente despues de haberse declarado nula la hipoteca en 15 de Junio de 1859. (Documento núm. 9.)

Se recordará que en esta época gobernaba en México el partido reaccionario, aunque nunca pudo sobreponerse al poder legítimo del Gobierno liberal que residia entónces en Veracruz.

D. Antonio Escandon, creyendo sin duda que las circunstancias le eran propicias, trató con el llamado Ministro de Fomento de Miramon, y obtuvo en el privilegio de 31 de Agosto de 1857 las reformas que convinieron á sus intereses. (Documento núm. 10.)

Hé aquí cuáles fueron las más sustanciales:

En lugar del 20 por ciento de utilidades que debia percibir el Gobierno conforme al art. 28 de aquel decreto, la Empresa se obligaba á entregar, segun el nuevo convenio, seis mil acciones del ferrocarril de á cien pesos cada una.

La Empresa quedaba libre de la obligacion que tenia contraida de construir una penitenciaría y una casa de inválidos, con la simple promesa de *anticipar* al Ministerio de Fomento, en cuenta de las utilidades de las seis mil acciones, lo necesario para realizar el pensamiento de levantar en la Plaza de Armas de esta capital el monumento á la independencia, propuesto por la Academia de San Cárlos; y además, quince mil pesos anuales desde Enero de 1860, por mensualidades destinadas á la Escuela de Agricultura.

De la parte de terrenos baldíos reservada en los contratos ajustados hasta aquella fecha (30 de Julio de 1859), con la casa de Jecker y Cª, se aplicaba á D. Antonio Escandon una mitad, de la cual podia disponer á su arbitrio en favor de colonos ó de trabajadores del ferrocarril.

En este convenio, la casualidad ó los acontecimientos impidieron que el empresario sacara todavía mayores ventajas, porque habiendo indicado que se trataba de expeditar los trabajos, se le prometió que si la suscricion del público no era suficiente, serian adoptados en un decreto otros arbitrios sobre los fondos municipales de las ciudades de México y Puebla, establecimiento de Minería y Academia de San Cárlos.

De este modo habia logrado D. Antonio Escandon, no sólo verse libre de compartir con el Gobierno las utilidades del camino y de construir los dos edificios á que estaba obligado, sino colocarse en via de alcanzar otros auxilios y de obtener nuevos títulos para aumentar los que ya tenia otorgados. Así se destruyó esa liga íntima que tuvieron en el decreto de 31 de Agosto de 1867 los arts. 19 y 28, buscando en el segundo alguna compensacion á los auxilios otorgados en el primero.

III

Derrocada la reaccion á consecuencia de la memorable batalla de Calpulalpan, y establecido el Gobierno legítimo en esta capital, comenzaron de nuevo las gestiones para reformar el privilegio de 1857 en el sentido que el empresario habia pactado en 30 de Julio de 1859. En esta vez, como en todas, el éxito le fué tan favorable como pudo desearlo,

siendo el testimonio de este juicio los decretos de 5 y 8 de Abril de 1861, y el reglamento del primero de éstos que lleva la misma fecha. (Documentos núms. 11, 12 y 13.)

Pocos artículos de la antigua concesion no fueron reformados, contándose entre los que no se alteraron el que creó el fondo de ocho millones de pesos para auxiliar las obras del camino.

Por el art. 7º se permitió al empresario la libre exportacion de 560,000 pesos anuales por espacio de veinticinco años.

Por el 12 se le prohibió hipotecar á un Gobierno extranjero los tramos que fuera construyendo, y aun el privilegio mismo, sin consentimiento del Gobierno.

Por el 16 se obligó á tener en explotacion, dentro del plazo de cinco años, la parte de la ruta general y el ramal necesario para unir la capital de la República con la del Estado de Puebla, sin suspender por esto los trabajos ya comenzados de Veracruz para el interior. La falta de cumplimiento á estas estipulaciones hacia incurrir al empresario en una multa de $300,000.

Por el art. 18 se dejó subsistente, como se ha dicho, el fondo de ocho millones.

Por el 19 se consignó expresamente el 20 por 100 de mejoras materiales al pago de los réditos y amortizacion del capital durante veinticinco años.

El art. 20 determinó que el expresado derecho fuera representado en adelante por un papel público que emitió el Ministerio de Fomento, conforme á las bases contenidas en el reglamento referido, segun el cual cada semestre se liquidaria la cuenta de la Empresa, quien se obligaba á ministrar á aquella Secretaría 20,000 pesos mensuales, siempre que el papel expresado fuera admitido en las aduanas marítimas.

En el art. 24 se le impuso al empresario la obligacion de comenzar, cuando más tarde á los dos meses, las obras á que se refiere el art. 16, manteniendo durante la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no bajara de cuatrocientos, y en la de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

En el art. 38 se declaró que el empresario se daba por recibido de los réditos vencidos sobre el fondo de ocho millones hasta fin de Febrero de 1861, con las cantidades que habia percibido, inclusive el sobrante del fondo de Minería. En consecuencia, debieron cortarse los cupones correspondientes y entregarlos á la Tesorería general, ó al representante de la República en Paris ó Lóndres, dentro del plazo de seis meses. El mismo artículo señaló el de cinco años para la entrega de cuatro millones de títulos de la deuda interior, que en concepto del legislador, faltaban de los ocho millones que tenia el deber de cubrir D. Antonio Escandon, en cambio del nuevo fondo de que estaba en absoluto dominio.

El art. 40 suspendió por cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda interior que se cobraba en las aduanas marítimas, y previno que en su lugar, y conforme al decreto ántes citado de 8 del mismo Abril, se cobrara el 15 por 100 sobre los derechos de importacion, pagadero precisamente en acciones del ferrocarril.

Por último, en el art. 41 se confirmó la cesion de terrenos baldíos, acordada por el Gobierno reaccionario. Veamos ahora los resultados que produjeron estas nuevas concesiones.

El hecho de haberse dado por recibido el empresario de los réditos vencidos, cubrió como con un velo todo lo ocurrido hasta fin de Febrero de 1861 en este grave negocio; de manera que sin haber llenado el Sr. Escandon ninguna de las obligaciones que contrajo, se le redimió del compromiso de gastar un millon de pesos en la construccion de la penitenciaría y casa de inválidos, del 20 por 100 de utilidades para el Gobierno, estimado en el convenio reaccionario en seiscientos mil pesos, supuesto que se pactó la entrega de seis mil acciones de $100, como se ha dicho ya, y de la obligacion de liquidar la cuenta de las cantidades que habia recibido de distintas procedencias.

Los réditos del fondo de ocho millones en tres años y medio trascurridos de 1º de Setiembre de 1857 á fin de Febrero de 1861, habian importado solamente un millon cuatrocientos mil pesos; de consiguiente, si por las concesiones arriba expuestas se le condonaron obligaciones

importantes un millon seiscientos mil pesos, es evidente que aun en el supuesto de que D. Antonio Escandon, mediante el cumplimiento de las demas obligaciones que contrajo, hubiera conservado ilesos sus derechos á los réditos de ocho millones, se le pagaron éstos y se le hizo una donacion de doscientos mil pesos, además de las cantidades que percibió de distintas procedencias, y del valor de los terrenos baldíos que le fueron aplicados, segun acredita la certificacion que en su lugar se acompaña. (Documento núm. 14.)

El dia 5 de Abril de 1861, fecha del decreto de que se viene hablando, no debia el Sr. Escandon 4.000,000 de pesos en títulos de la deuda interior, como se dijo en el art. 38, sino 7.497,998 pesos 67 centavos, porque en cuenta de su obligacion de entregar 8.000,000, sólo se habian recibido 502,001 pesos 33 centavos. Hasta el 22 de Octubre del mismo año de 1861 fué cuando se practicaron los asientos que dieron por resultado la amortizacion del crédito de Mr. Hargous, de que hablé ántes, compensando su importe de $300,000 con 3.497,998 67 de aquella procedencia. (Documento núm. 15.)

Quedaba el Sr. Escandon deudor de cuatro millones despues de esta operacion, acerca de la cual es inútil todo recuerdo. Vinieron para la República dias aciagos y con ellos las ocasiones de consumar negocios gravosos que habian de refluir en provecho del camino de fierro. La casa de Labadie y Compañía propuso al Gobierno darle una escritura de $295,000 perteneciente en su orígen al mismo Mr. Hargous de ántes, y 15,000 en efectivo, por los cuatro millones de títulos de la deuda interior que el Sr. Escandon debia cubrir más tarde. (Documento núm. 16.) El Gobierno, urgido, con peligros que afrontar de los más terribles que el país ha atravesado, y en una situacion poco ménos que desesperada, mirando avanzar á los invasores franceses, que en la época en que se hacia tal propuesta se concentraban sobre Puebla, aceptó la escritura y 20,000 pesos en lugar de los 15,000 que se le ofrecian para cancelar definitivamente, como se canceló, la obligacion de los ocho millones exigidos por el legislador en el art. 22 del decreto de 31 de Agosto de 1857. (Documento núm. 17.)

Estos hechos innegables comprobados con las constancias que se acompañan, es preciso que se conozcan para justificar las partidas de la liquidacion del ferrocarril de Veracruz á México, y para tener la explicacion de las aplicaciones que en ella se hacen, como se verá adelante.

Los dos millones de pesos emitidos por el Ministerio de Fomento, conforme al reglamento de 5 de Abril de 1861, fueron entregados al Sr. Escandon en bonos que se llamaron del 20 por 100 de mejoras materiales, y puestos inmediatamente en circulacion por sus agentes. (Documento núm. 6.) El decreto de 8 del mismo mes y año, que ordenó se admitiera el 15 por 100 adicional de los derechos de importacion en acciones del ferrocarril, comenzó á observarse desde luego, y de estas dos procedencias siguió recibiendo el empresario sumas no despreciables de las aduanas marítimas, hasta que se consumó la intervencion francesa y el establecimiento en México de su llamado Gobierno.

IV

«A la llegada del ejército francés, dice una publicacion oficial de la época, * se hizo un contrato entre su general en jefe y el Sr. Escandon, concesionario del ferrocarril, y en consecuencia se continuó éste, dirigido por los ingenieros franceses, haciendo ochenta kilómetros» (cerca de veinte leguas).

Entre los expedientes que he tenido á la vista, se encontró este contrato en francés, autorizado debidamente por el director que era entónces del camino de fierro; documento que acredita suficientemente lo que nadie ignora, y es, que el Sr. Escandon innovó y dió él mismo por insubsistentes todos los contratos que habia celebrado con los gobiernos mexicanos anteriores, en el hecho de tratar y pactar otra cosa distinta con los invasores, deduciéndose que estos contratos no deben tampoco subsistir para la nacion en la parte gravosa. La traduccion de aquel documento se acompaña con el número 18.

* Memoria de D. Luis Robles, 1865, página 113.

Para el objeto de este informe se necesitaba algo más; saberse lo que ese contrato le produjo al empresario ó concesionario del ferrocarril, porque seguramente todas las concesiones, todos los contratos, y todos los pasos que dió en este negocio no tuvieron ni han tenido hasta ahora otro objeto que hacer el camino, segun parece, con los auxilios de la nacion.

Persuadido de esto, solicitó la Tesorería general que se le comunicaran los datos que tuviera el Ministerio de Fomento relativamente á las sumas que el Sr. Escandon recibió, como era de suponerse, para la construccion del mencionado tramo, y despues de algun tiempo se hallaron los que expresa la órden suprema de 1º de Abril último, en la cual no sólo aparece que el Sr. Escandon recibió el costo material de las obras, que se eleva á fs. 9.682,401 02, sino que ni siquiera pagó á los ingenieros franceses que las dirigieron. (Documento número 19.)

En la cuenta que se verá adelante, figura la suma indicada reducida á pesos mexicanos, conforme al cambio fijado por el Colegio de Corredores; mas aunque mediante este cargo, la Compañía ó el empresario aparezcan hoy como dueños del tramo referido, no podrán nunca quitarse el que les resulta de haber estado en posesion de sus rendimientos sin que nada les haya costado. Siendo esta la verdad de las cosas, habria justicia para cargarle tambien esos productos, deducidos los gastos de explotacion; y si no lo hace así la Tesorería, es porque no tiene idea de su monto, y porque le parece que tratándose de liquidar, una vez por todas, la intrincada cuenta del ferrocarril, hay que buscar el medio de allanar las dificultades y ceder en algo para poner término á un negocio que hasta aquí ha parecido interminable.

Concluidos los ochenta kilómetros, quedaron algunos materiales sobrantes que se consideran en la cuenta conforme al precio fijado por el empresario. (Documento núm. 20.)

El órden en que se han venido colocando los hechos exige naturalmente que se mencione en este lugar el que siguió á aquel contrato, y fué el convenio con la «Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano,» ajustado en 23 de Enero de 1865, entre el Subsecretario de Fomento y Mr. Sandars, y aprobado por decreto de 26 del mismo.

En este convenio se le concedieron á la Compañía los terrenos de propiedad nacional, la libre exportacion de $560,000 anuales, $140,000 cada tres meses para pago de réditos y amortizacion del fondo de los ocho millones emitidos en 1857, y quince por ciento adicional de los derechos de importacion en cambio de acciones, todo durante el período de veinticinco años. (Documento núm. 21.)

Desde aquí en adelante el antiguo empresario, D. Antonio Escandon, dejó de figurar como tal, sustituyéndole una Compañía, cuya formacion, Estatutos, etc., no conoce la Tesorería general. El hecho, sin embargo, prueba suficientemente que faltó aquel á los deberes que le impuso el art. 33 del decreto de 31 de Agosto de 1857 y el 12 del de 5 de Abril de 1861, cediendo ó enajenando el privilegio sin consentimiento del Gobierno de la República.

La nueva Compañía, aprovechando las circunstancias y creyendo que su posicion estaba definitivamente fijada, interesó cuanto pudo á los hombres del Imperio para impulsar las obras del ferrocarril, como se comprende á vista de las cuantiosas sumas que logró sacar, ya de la caja central, ya de las aduanas ó en giros sobre Paris á cargo de la comision encargada de realizar los empréstitos con que se pretendió gravar á la nacion.

Es muy de notarse, que ni ántes ni despues de celebrado el convenio imperial se haya practicado liquidacion alguna con el antiguo empresario. Algunos apuntes aislados que se encuentran en los expedientes, dan idea de que intentó hacerse algo á este respecto, pero como siempre, sin éxito. De lo que se trataba era de obtener fondos del erario y explotar todas las circunstancias que se pusieron en manos de la Compañía, inclusive la de importar materiales libres de derechos, á cuya sombra se hizo el contrabando en una escala vergonzosa, de que son testimonio los expedientes que existen en la aduana de Orizaba, donde aparecen cubiertos con el nombre de materiales los abarrotes, ropa y aun pianos y artículos de lujo, importados, como fácilmente se comprende, para sacar un lucro á costa del erario. Tal vez de estos aprovechamientos criminales no haya resultado beneficiada la Com-

pañía; pero es indudable que del abuso, háyalo cometido quien se quiera, es ella la responsable, por no haber tomado las precauciones debidas, y lo que es más, por haber dado su nombre para introducir artículos de comercio bajo el pretexto de ser materiales destinados á las atenciones del camino.

En esta época recibió la Compañía, como se verá adelante, la considerable suma de $1.995,817 52 para pago de réditos y amortizacion de capital del fondo de ocho millones tantas veces citado, y por compra de acciones para el erario, sin que se amortizara siquiera un cupon de los títulos por cuya cuenta se cobraba, bien que en esto sólo procedia conforme á la práctica adoptada desde el año de 1861 en que el Sr. Escandon se dió por cubierto de los réditos hasta fin de Febrero, y nunca entregó los cupones para su amortizacion, sino hasta que el cuarto Congreso constitucional, por medio del decreto de 11 de Noviembre de 1868, hizo que devolviera tanto los bonos como sus cupones.

En la hipótesis de que este convenio hubiera sido legalmente ajustado, todavía se ve por su simple lectura, que la Compañía estuvo muy léjos de cumplir las obligaciones que le fueron impuestas y aceptó espontáneamente. La más esencial consiste en haberse comprometido á *poner la línea entera al servicio público en el término de cinco años*, contados desde 1º de Enero de 1865. Si se tiene en cuenta que ya en esta fecha la via llegaba á Paso del Macho, gracias á que la Compañía no invirtió fondos algunos de su pertenencia en la construccion, ningun trabajo costará conocer que con los cuantiosos elementos que el Imperio puso en sus manos, aun cuando los acontecimientos políticos no hubieran cambiado de rumbo, difícilmente habria estado listo el camino para fines de 1869. Y la prueba de esto está en que del año de 1865 al de 1867, es decir, en la mitad del plazo estipulado en el convenio, sólo se puso en explotacion un tramo, el de Guadalupe á Apizaco, cuyo terreno no ofrecia dificultades algunas, ni el empleo de trabajos extraordinarios y costosos.

V

Caido el Imperio, se promulgó con fecha 27 de Noviembre de 1867, el decreto que indultó á la Compañía, ó mejor dicho, al Sr. Escandon, de las penas en que lo hizo incurrir el hecho de haber celebrado el convenio de 23 de Enero de 1865. (Documento núm. 22.)

Las condiciones bajo las cuales se otorgó esta gracia, puede decirse que son sustancialmente las mismas que contiene el decreto de 5 de Abril de 1861, aun en lo concerniente á darle á la Compañía $560,000 anuales, ya no á título de réditos, sino como subvencion, y quince por ciento de los derechos de importacion en cambio de acciones, cuyos términos y modo de recibirlas fijó otro decreto de 1º de Diciembre de 1867. (Documento núm. 23.)

Suspensos estos decretos hasta la revision del Congreso, vino el de las modificaciones sancionado el 11 de Noviembre de 1868 (Documento núm. 23), al cual está actualmente sujeta la Compañía y es el que le aseguró los goces del privilegio y una subvencion de $560,000 anuales por cuatro años, además del quince por ciento sobre los derechos de importacion que han seguido y siguen percibiendo sus agentes en los puertos, á cambio de acciones. Los resultados de este decreto han sido tan visibles y tan recientes, que seria ocioso referirlos con todos sus pormenores. Su obligacion en lo que toca al plazo señalado para unir con Apizaco la ciudad de Puebla, espiraba el 31 de Diciembre de 1869, y es público que desde el dia 16 de Setiembre anterior quedó inaugurado aquel tramo. En cuanto á los trabajos del resto de la línea, se sabe que no se han interrumpido, siendo de esperarse que para fin del año de 1872, fecha señalada al efecto, quede totalmente concluida entre Puebla y Paso del Macho.

Es verdad que los $560,000 anuales no han sido del todo pagados en el primero de los cuatro años convenidos; pero hay que considerar que á la Compañía se le entregaron en el papel que creó el decreto de

las modificaciones, y que si no lo realizó todo, puede haber dependido de que llegó tarde á los puertos y comenzó á amortizarse pasados algunos meses del año á que correspondia la primera emision.

Veracruz, que es la aduana de más entradas, remitió los primeros valores del doce por ciento para el pago de la subvencion hasta el mes de Mayo: Mazatlan hizo el primer envío de los que amortizó hasta el 10 de Mayo: Tampico el 3 de Abril: Matamoros el 2 de Mayo y Manzanillo el 27 de Febrero; de manera que ninguna de las cinco aduanas designadas para cubrir la subvencion, comenzó á recibir los bonos creados al efecto, sino despues de corridos muchos dias de la fecha desde la cual ha de contarse el año. La Compañía, segun el art. 21 del repetido decreto de 11 de Noviembre de 1868, debia recibir en dinero efectivo en esta capital lo que hubiere faltado para completo de los $560,000; mas esto no ha podido hacerse, pendiente como ha estado la liquidacion definitiva de la cuenta general desde su orígen; y con tanta más razon, cuanto que ántes de suspenderse los efectos de los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, y sin que hubiera mediado la amortizacion de los bonos del doce por ciento, porque aun no se emitian, la Compañía habia recibido diversas sumas cuyos comprobantes se han reunido con mucha lentitud á causa de las crecidas distancias á que se encuentran algunas aduanas.

Ni podia quejarse la Empresa á este respecto, porque siguiéndose el propósito de que la cuenta quede liquidada hasta 30 de Junio de 1870, se le considera en el lugar correspondiente, tanto la suma de $560,000 perteneciente al año de 1868 á 1869, como lo que en proporcion le toca de 1869 á 30 de Junio de 1870.

En cuanto al quince por ciento, los agentes de la Compañía lo han estado recibiendo y lo reciben con absoluta regularidad en cambio de certificados provisionales de acciones; pero tanto éstos como los que dieron en la época del Imperio, no han llegado á cambiarse por las acciones definitivas como parece necesario. Está bien que las aduanas reciban certificados provisionales, supuesto que los agentes de la Compañía en los puertos están sujetos á recibir á menudo cantidades pe-

queñas que no cubren el valor de una accion; mas una vez remitidos á esta oficina, parece regular que los retire periódicamente la Compañía, dando en cambio las acciones equivalentes autorizadas en debida forma, y no simplemente por un agente aun el más caracterizado, como está sucediendo con los certificados.

Por sensible que sea reconocer que en todo esto ha seguido la Compañía la antigua costumbre de dejar todo al tiempo, hablan demasiado claro los hechos, para que pueda aprobarse tal estado de cosas, sin llamar, como me permito hacerlo, la atencion del Supremo Gobierno.

Tenemos en certificados provisionales, unos firmados por el agente Kirpatrick, y otros por F. Allsopp, la fuerte suma de $ 1.954,674, equivalente á 19,546 acciones de cien pesos cada una, las cuales á estar extendidas con todos los requisitos debidos, habrian producido, como tienen que producir, una entrada á la renta del papel sellado de $ 9,773, á razon de cincuenta centavos cada una, segun lo que dispone la ley de 7 de Agosto de 1860. (Documento número 24.)

VI

No desconoce la Tesorería general que en los trabajos impendidos para la liquidacion de toda la cuenta, va á objetarse que no están divididas las épocas, especialmente por lo que hace á la que puede considerarse como la última; mas esto queda contestado con presentar en su órden cronológico todas las partidas que la forman. El Erario no puede admitir que haya en este negocio más que un deudor, el ferrocarril, para cuya construccion se han ministrado sumas de más ó ménos importancia en un dilatado período: pretender hacer cargo de éstas á un empresario, á una ó á varias compañías, ni puede hacerse con precision, ni es lo que procede conforme á la narracion de los hechos que quedan mencionados, ni á la Tesorería se le ha dado nunca noticia oficial de todos los traspasos, modificaciones y variaciones de esta negociacion. El ferrocarril, á su vez, será acreedor de todas las sumas que haya entre-

gado el empresario, ya en acciones ó ya en dinero, y de las cantidades que legítimamente le correspondan, como es la subvencion de $ 560,000 anuales de que actualmente disfruta, y el precio de los créditos con que trató de compensar el fondo de 8.000,000 que figura como la primera partida de la cuenta.

Es indudable que por parte del Sr. Escandon va á notarse que no se abonan réditos á estos $ 8.000,000; pero además de que así está resuelto en la suprema órden de 5 de Abril último, ¿puede haber justicia para abonarlos? Ninguna seguramente en concepto de esta oficina.

Segun el extracto que precede, el Sr. Escandon se dió por pagado de los que estaban vencidos hasta fin de Febrero de 1861, más el 2 por 100 de capital, con las cantidades que habia recibido hasta entónces, y mediante á que se le relevó de la obligacion de gastar un millon de pesos en la construccion de una casa de inválidos y una penitenciaría; de manera que bajo cualquier aspecto que esto se vea, resulta que el Gobierno pagó esos réditos, importantes $ 1.400,000, y no en provecho del camino; porque no habiendo entónces otros tramos construidos que el de México á Guadalupe, construido por los empresarios que precedieron al Sr. Escandon y que no disfrutaron subvencion alguna, y el de Veracruz á San Juan que lo construyó el Gobierno y compró D. Manuel Escandon, no pudieron ser invertidos en el objeto que se propuso la ley, es decir, en la continuacion de nuevas obras de la línea hasta México.

Sea como fuere, no hay duda que el Sr. Escandon obtuvo á título de réditos un millon cuatrocientos mil pesos. Modificado el primer privilegio, recibió el empresario dos millones de pesos en papel de mejoras materiales, de cuya suma realizó $ 371,814 57, con más 56,521 88 del 15 por ciento destinado á acciones, haciendo estas dos cifras unidas á la anterior un total de cerca de dos millones de pesos. Vino la intervencion, y de ella recibió poco ménos de otros dos millones, y van ya cuatro: más adelante se ajustó el convenio de que se ha hecho mencion, y las partidas que en virtud de él percibió la Compañía ascienden á más de otros dos millones; así es que en todo tenemos, á poco más ó ménos,

seis millones, de los cuales si exceptuamos los dos últimos gastados en el tramo de Paso del Macho, resultará que para el de México á Apizaco ha dado el Erario la enorme suma de 4.000,000. ¿Vamos á recargar esta cifra con el abono de réditos del 1º de Marzo de 1861 á 11 de Noviembre de 1868, fecha del decreto que extinguió el fondo de los 8.000,000? Entónces resultaria esta monstruosidad: que sobre los 4.000,000 demostrados, se le daria á la Compañía la cantidad de 2.600,000 pesos, que representan quince dividendos, ó sea 32 y medio por 100 sobre los 8.000,000 desde 1º de Marzo, fecha inmediata siguiente al último dia de Febrero, en que se dió por satisfecho el Sr. Escandon, segun el decreto de 5 de Abril de 1861, hasta el 1º de Setiembre 1868, fecha inmediata al decreto de 11 de Noviembre en que se extingió el fondo. Así se aumentaria la suma, y tendriamos que el Erario habria dado para el repetido tramo cerca de seis y medio millones de pesos.

Cuando el C. Juan A. Zambrano estuvo encargado de liquidar esta cuenta en el año de 1868, recibió del Sr. Escandon algunos datos, entre los que se encuentra una especie de resúmen donde se abona réditos de los repetidos ocho millones, hasta 1º de Enero de 1865, en cuyo mes tuvo lugar la aprobacion del convenio con la Compañía imperial limitada, lo cual da idea de que no tenia tampoco plena confianza en que debian abonársele, despues de esa fecha. *

De otra autoridad y de otro lugar son las consideraciones á que se prestan estos hechos La oficina los menciona solamente para apoyar sus operaciones, dejando que los números den el resultado que se busca; así es que, si no se abonan réditos sobre el fondo de ocho millones, se considera, en cambio, el costo de los títulos y el monto de las sumas recibidas del Sr. Escandon y sus cesionarios en diversas fechas y por distintos motivos. Habiendo devuelto los bonos, nada más regular que abonarle los valores, en cuya virtud creyó adquirirlos. Ni éstos fueron los que el decreto de 31 de Agosto de 1857 determinó, ni bastaria que

* La partida dice así: «Por réditos sobre ocho millones de pesos al 5 por 100 al año; desde 1º de Marzo de 1861 hasta 1º de Enero de 1865, tres años y diez meses, $1.533,333 33.

hubieran sido para abonar los réditos si faltaba, como ha faltado para compensarlos, el cumplimiento de las demas obligaciones contraidas por el empresario.

Tal es el juicio de esta Tesorería y el resultado de sus investigaciones en el grave negocio de que se trata. Por lo demas, la justificacion de cada una de las partidas que forman la cuenta no dará lugar, estoy seguro de ello, á que se dude de su exactitud aritmética, ni de la verdad de su contenido.

VII

Con las noticias que preceden queda cumplido el objeto que me propuse de dar á conocer con cuanta exactitud me ha sido posible, aunque de una manera muy concisa, los hechos que se refieren al ferrocarril de Veracruz en el período de 1857 á 1870.

Se notará que no he mencionado el tramo de Veracruz á San Juan adquirido por el Sr. Escandon en virtud del artículo 15 del decreto de 31 de Agosto de 1857, y debo dar por lo mismo las razones que tengo para obrar de este modo. La primera es, que el precio de $ 750,000 en que el Gobierno estimó aquel tramo, aparece recibido en esta Tesorería en los valores convenidos entónces; y la segunda, que aunque haya habido con posterioridad á aquella fecha algunas gestiones para oponerse á la venta por parte de los acreedores del fondo de peajes, es indudable que quedó consumada, y el Gobierno obligado á la eviccion y saneamiento como cualquiera vendedor comun.

Hay tambien otra omision en lo que se refiere á las diferentes multas con que se conminó al Sr. Escandon y sus cesionarios; pero esto depende de que todas ellas se quedaron escritas y sin la aplicacion práctica que seguramente debieron tener en algun caso.

En cuanto á la libre importacion de materiales del extranjero, exportacion de fondos y cesion de terrenos de propiedad nacional, como en nada aumentan el débito ni el crédito de su cuenta, porque todas

estas concesiones se le otorgaron en los decretos tantas veces citados, no se han tenido para nada presentes como seria preciso tenerlas, si en lugar de liquidar se tratara de valorizar el camino y sus obras y los medios que el Gobierno ha dado á la Empresa para llevar éstas á cabo.

Pasarémos, ántes de ver la cuenta con que debe terminar este trabajo, á reasumir de lo expuesto cuáles han sido las obligaciones de que se le libertó, y cuáles no han sido jamas cumplidas.

Ha sido libertada:

De construir una penitenciaría y una casa de inválidos, cuyos presupuestos no bajarian de un millon de pesos.

De la obligacion que contrajo de dar al erario el 20 por 100 de utilidades como socio, y de la entrega de seis mil acciones en que quedó conmutada esta obligacion, y

De perder el privilegio por haber tratado con el llamado Imperio.

Ha faltado:

Al cumplimiento de la entrega de los títulos de la deuda interior que debió exhibir dentro de los plazos que se han mencionado, en cambio de los ocho millones de bonos de construccion del ferrocarril de Veracruz al Pacífico; á la obligacion que se le impuso de no suspender las obras manteniendo cierto número de operarios en ellas, y al compromiso de tener concluidos los tramos de México á Puebla, y de la Tejería para el interior de la República, en las fechas estipuladas, ántes de la última concesion.

Veamos ahora el resultado aritmético de cuanto queda referido.

NOTICIA de las cantidades que D. Antonio Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México han recibido del erario desde 31 de Agosto de 1857 hasta 30 de Junio de 1870.

En bonos llamados de construccion del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, conforme al decreto de 31 de Agosto de 1870. (Documento núm. 26.)	$	8.000,000 00
A la vuelta	$	8.000,000 00

De la vuelta.....$	8.000,000 00
En bonos denominados de mejoras materiales, creados por decreto de 5 de Abril de 1861. (Documento número 27.).....	2.000,000 00
En efectivo del 15 por 100 de importacion para acciones, entregado al Sr. Escandon en libranzas de los puertos, segun el documento núm. 28.....	56,521 88
Recibió el Sr. Escandon del pagador del ejército frances, para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho, inclusive una multa que le impuso el mariscal Bazaine. (Documentos núms. 29, 30 y 31.).....	1.924,667 13
Valor de los materiales sobrantes del tramo de la Tejería á Paso del Macho. (Documento núm. 32.).....	298,793 52
Pagado por cuenta de suplementos que hizo el tesoro frances al ferrocarril de Veracruz. (Documento número 33.).....	369,310 35
Recibió la Compañía Imperial Limitada en toda la época del Imperio, segun los documentos núms. 34, 35 y 36.	1.995,817 52
Suplemento que hizo á la Compañía el pagador general del ejército frances, y cuya partida se encuentra mencionada en una Memoria del Sr. Barron, de 19 de Agosto de 1866, citada en la crónica de la sesion del Congreso del dia 13 de Abril de 1868. (Documento núm. 37.).....	200,000 00
Entregaron las aduanas marítimas en el período en que estuvieron vigentes los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, hasta que se sancionaron las modificaciones en 11 de Noviembre de 1868, segun el documento núm. 38.....	212,842 42
Entregado al agente principal F. Allsopp, en bonos de la emision del 12 por 100, para pago del primer año	
Al frente.....$	14.967,952 82

Del frente.....$	14.967,952 82
de subvencion, admisibles en las cinco aduanas que determinó el decreto de 11 de Noviembre de 1868. (Documento núm. 39.).....	429,915 00
Recibió el mismo en bonos de la propia especie correspondientes á la segunda emision, ó sea al segundo año de los cuatro que ha de disfrutar la subvencion de $560,000 anuales conforme á dicho decreto. (Documento núm. 40.).....	473,285 00
Recibieron sus agentes por el 15 por 100 de importacion en cambio de acciones, desde 1º de Diciembre de 1867 hasta 30 de Junio de 1870. (Documento núm. 41.)....	945,374 09
Suma.....$	16.816,526 91

NOTICIA de los valores que D. Antonio Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México han entregado por cuenta del erario nacional, y de los que le corresponden por subvencion á esta última.

Entregó el Sr. Escandon al Ministerio de Fomento por cuenta de la asignacion de veinte mil pesos mensuales que, segun el art. 22 del decreto de 5 de Abril de 1861, estaba obligado á ministrarle en cuenta de lo que produjera el derecho de mejoras materiales. (Documento núm. 42.).....	59,000 00
Entregó el mismo Sr. Escandon ciento ochenta acciones del ferrocarril de Orizaba á Veracruz, y ciento ochenta y una del de México á Puebla, á $100 cada una. (Documento núm. 43.).....	36,100 00
Devolvió el Sr. Escandon en bonos del fondo de ocho millones, que creó el decreto de 31 de Agosto de 1857,	
A la vuelta.....$	95,100 00

De la vuelta.....$	95,100 00
conforme á lo dispuesto en el art. 19 del de 11 de Noviembre de 1868. (Documento núm. 44.).....	7.999,900 00
Entregó el propio Sr. Escandon en efectivo, por valor de un bono del expresado fondo que le faltó para la total devolucion del fondo de ocho millones. (Documento núm. 45.).....	100 00
Devolvieron el Sr. Escandon y sus agentes en bonos del 20 por 100 de mejoras materiales, creados por decreto de 5 de Abril de 1861. (Documento núm. 46.).....	1.628,185 43
Se abona al Sr. Escandon á los precios de plaza el valor representativo de $520,100 33 que en bonos del 3 por 100 y certificados para el pago de derechos de traslacion de dominio entregó en Octubre de 1857 en cuenta de los ocho millones que estaba obligado á exhibir en cambio del fondo que para auxiliar las obras del ferrocarril creó el decreto de 31 de Agosto de 1857. (Documento núm. 47.).....	72,592 93
Se abona al Sr. Escandon el importe total de un contrato celebrado con Mr. L. S. Hargous en Diciembre de 1857, mediante el cual se dieron por cubiertos $3.497,998 67 de los ocho millones que en títulos de la deuda interior estaba obligado á entregar. (Documento número 48.).....	300,000 00
Se le abona al Sr. Escandon el valor de la entrega en efectivo que hizo Labadie y Cª en Marzo de 1863, y el importe de una escritura de Mr. L. S. Hargous, con cuyos valores se compensaron los cuatro millones que le faltaba entregar para completo de los ocho de que se ha tratado en los dos asientos anteriores. (Documento núm. 49.).....	315,000 00
Al frente.....$	10.410,878 36

Del frente.....$	10.410,878 36
Se abona á la Compañía por su entrega de certificados provisionales en la época del Imperio, que han de canjearse por acciones. (Documento núm. 50.).....	1.009,300 00
Se abona por el primer año de subvencion corrido de 11 de Noviembre de 1868 á 10 de Noviembre de 1869, conforme al decreto de la primera de estas fechas. (Documento núm. 51.).....	560,000 00
Se abona por lo correspondiente á dicha subvencion desde 11 de Noviembre de 1869 hasta 30 de Junio de 1870. (Documento núm. 52.).....	355,945 20
Se abona el valor de los certificados provisionales de acciones que han entregado los agentes de la Compañía desde 11 de Noviembre de 1868 hasta 30 de Junio de 1870. (Documento núm. 53.).....	945,374 09
Suma.....$	13.281,497 65

DEMOSTRACION.

Importa lo recibido por el Sr. Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México.....$	16.816,526 91
Importa lo entregado y lo devuelto por el Sr. Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México.	13.281,497 65
Saldo á cargo del Sr. Escandon y la Compañía.....$	3.535,029 26

Demostrado como queda el saldo de que es deudor el ferrocarril de Veracruz á México, toca al Supremo Gobierno acordar lo que estime conveniente para hacerlo efectivo, teniendo presente que de los $3.535,029 26 á que asciende, conserva la Compañía algunos valores en papel del 12 por 100 correspondientes á las dos emisiones, de los años primero y segundo de los cuatro en que ha de disfrutar la subvencion de $560,000 anuales, conforme al decreto de 11 de Noviembre de 1868.

Por la primera de las noticias que preceden, se verá que las indicadas emisiones, deducidas las sumas que se creyó habian recibido los agentes de la Empresa miéntras estuvieron en vigor los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, representan la suma de $903,200; pero de esto ha amortizado la Tesorería hasta 30 de Junio de 1870, el valor de $550,010, quedando existente para la circulacion desde 1º de Julio, la cantidad de $353,190 que más tarde ó más temprano realizarán los encargados de hacerlo.

La Tesorería general, al presentar á vd. el fruto de su trabajo, no tiene la pretension de ofrecerlo como una obra perfecta, sino el empeño de acreditarle que no omite esfuerzos ni diligencias para alcanzar en los negocios de su resorte el órden y regularidad, cuyas únicas bases han de proporcionarle los medios de extirpar para siempre esas cuentas ilíquidas de otro tiempo, que tan funestos resultados han producido al erario.

Independencia y Libertad. México, Setiembre 24 de 1870.—*M. P. Izaguirre.*—C. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

DOCUMENTOS que se citan en el informe de la Tesorería general, acerca del ferrocarril de Veracruz.

Núm. 1.—Informe de la Tesorería, publicado el 4 de Enero en el *Diario Oficial.*

,, 2.—Acuerdo del Congreso, pidiendo la liquidacion del ferrocarril.

,, 3.—Orden suprema de 5 de Abril de 1870, comunicada á la Tesorería por el Ministerio de Hacienda, dando las bases que se han tenido presentes para la liquidacion.

,, 4.—Decreto de 31 de Agosto de 1857, creando un fondo de ocho millones de pesos en bonos, para auxiliar las obras del ferrocarril de Veracruz al Pacífico.

,, 5.—Póliza de los créditos recibidos del Sr. Escandon.

Núm. 6.—Oficio del Ministerio de Fomento, comunicando las series de los bonos creados por decreto de 5 de Abril de 1861.

,, 7.—Circular de la Tesorería autorizando á los administradores de aduanas para recibir el papel de 5 de Abril de 1861, de que no llegó á hacer uso el Sr. Escandon.

,, 8.—Privilegio concedido al Sr. Escandon en 31 de Agosto de 1857, para construir un ferrocarril de Veracruz al Pacífico.

,, 9.—Orden del Gobierno reaccionario comunicada á la Tesorería general en 15 de Junio de 1859, por el Ministerio de Hacienda.

,, 10.—Convenio celebrado entre el Sr. Escandon y el llamado Ministro de Fomento de Miramon.

,, 11.
,, 12. } Decretos de 5 y 8 de Abril de 1861 y reglamento del primero.
,, 13.

,, 14.—Certificado del notario (entónces escribano) D. Ramon de la Cueva, avisando haber otorgado escritura el llamado Ministro de Fomento de Miramon, por la cual cedia al Sr. Escandon algunos terrenos baldíos.

,, 15.—Póliza para cancelar el negocio de Hargous por $300,000.

,, 16.—Propuesta de Labadie y Cª y resolucion para admitirla.

,, 17.—Póliza para terminar la entrega que debió hacer el Sr. Escandon en títulos de la deuda interior.

,, 18.—Contrato entre el representante del Sr. Escandon y los franceses para construir un camino de fierro entre la Soledad y el Chiquihuite.

,, 19.—Comunicacion del Ministerio de Fomento en que se comunicó á la Tesorería el importe de las sumas pagadas al Sr. Escandon por el tesoro frances, para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho.

,, 20.—Copia de una partida tomada del resúmen de reclamaciones presentadas por el Sr. Escandon.

,, 21.—Convenio con el Gobierno imperial de la intervencion.

Núm. 22.—Decreto de 27 de Novimbre de 1867, indultando á la Compañía.

,, 23.—Decreto de 1º de Diciembre de 1867.

,, 24.—Decreto de 11 de Noviembre de 1868.

Los demas números hasta el fin, son los comprobantes de las partidas en que están citados.

INFORME que por acuerdo expreso del Presidente, rinde el Secretario de Gobernacion á las Comisiones unidas de Hacienda y Puntos constitucionales de la Cámara de Senadores, sobre la liquidacion practicada por el Ejecutivo Federal con la Compañía del Ferrocarril Mexicano.

Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernacion.—Seccion 1ª —Por la atenta comunicacion de vd. fecha 29 de Octubre último (Doc. núm. 1), se sirve pedirme, como Presidente de las Comisiones unidas de Hacienda y Puntos constitucionales, los datos que se tuvieron presentes para el arreglo de la liquidacion con la Compañía del Ferrocarril Mexicano, á fin de que esas Comisiones puedan dictaminar, con vista de ellos, lo que estimen conveniente sobre el proyecto de ley relativo á que se declare revisable esa liquidacion.

El asunto á que se contrae el oficio de vd. es del resorte de la Secretaría de Hacienda, y por conducto de ella dictó el Ejecutivo el acuerdo aprobando el arreglo con la Compañía del Ferrocarril Mexicano, de que dí cuenta al Senado en la sesion del dia 28 del mismo Octubre, y esa Secretaría es la que debe comunicar todos los datos relativos á este negocio, los cuales deben obrar en el expediente que ha formado. No obstante esto, deseo contribuir á que las Comisiones que vd. dignamente preside, cuenten con toda la luz necesaria en el asunto, y posean cuantos antecedentes y noticias obtuve por el detenido exámen que hice de

este negocio y sirvieron al Ejecutivo para practicar la liquidacion que produjo el saldo de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos á favor del Erario, y con la cual se conformaron la testamentaría de D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano. No omitiré en el presente informe ninguna explicacion ni noticia sobre los puntos principales de la liquidacion, y las daré con el placer que produce la seguridad de haber obrado en el negocio con patriotismo y celo por la defensa de los intereses públicos.

Seria incompleta esta exposicion si no examinase bajo todos sus aspectos el asunto sometido al estudio de las Comisiones de Hacienda y Puntos constitucionales, y me permitirá vd., por este motivo, que haga preceder los datos y noticias concernientes á la liquidacion, de las observaciones que sugiere la lectura del proyecto de ley que ha provocado la comunicacion de vd. de 29 de Octubre.

I

CUESTION CONSTITUCIONAL.

No puede sufrir séria discusion la facultad constitucional que ejerció el Ejecutivo al liquidar las cuentas seguidas entre el Erario nacional (Doc. núm. 2) y la Compañía del Ferrocarril Mexicano por el período corrido de 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867. El poder administrativo cuenta entre sus principales atribuciones, la de liquidar los adeudos procedentes de los contratos que la Administracion pública celebre con los particulares y de los impuestos que las leyes establecen. Como tiene á su cargo la recaudacion, distribucion y en una palabra, la administracion de las rentas públicas, el Ejecutivo es el solo autorizado por la naturaleza misma del poder que ejerce, y por expresa disposicion de las leyes, para exigir el pago de lo que se adeude al Erario nacional, y por consiguiente, para practicar las liquidaciones

y cuantas operaciones sean necesarias, á fin de purificar el crédito activo de la Administracion y obtener su pago. Entre la multitud de leyes que para fundar esta atribucion pudiera citar, se encuentra la de 23 de Febrero de 1861 que distribuyó los ramos de la Administracion pública entre las Secretarías de Estado y confió á la de Hacienda la *administracion* de todas las rentas generales, así como la deuda pública.

En el ejercicio de esa atribucion, el Ejecutivo es independiente de los otros poderes públicos, y el Legislativo no tiene otra ingerencia en esta clase de negocios, que examinar la responsabilidad del Secretario del despacho que hubiese autorizado el acuerdo respectivo, cuando se le exija en la forma establecida por la Constitucion; mas no podrá revisar la liquidacion practicada, tanto porque entónces ejerceria una atribucion no legislativa, sino meramente administrativa, como porque no teniendo los poderes federales otras facultades que las que les están expresamente concedidas por la Constitucion, indispensable es saber si esa facultad revisora se encuentra entre las que el art. 72 de la Constitucion otorga al Congreso general, y fácil es persuadirse, por la lectura de ese artículo, que no se ha concedido facultad semejante al Congreso, miéntras que entre las que tiene el Presidente de la República, por el art. 85 de la Constitucion, se enumera, como primera, la de ejecutar las leyes, *proveyendo en la esfera administrativa á su exacta observancia.* Esto es lo que practican realmente el Ejecutivo y las oficinas recaudadoras que de él dependen, cuando liquidan y purifican los créditos activos del Erario y cobran su importe.

El Ejecutivo, en el ejercicio de esa atribucion, es independiente tambien del Poder Judicial, por las mismas razones que acabo de exponer, derivadas de la Constitucion, y por virtud de expresas disposiciones de las leyes. El decreto de 20 de Enero de 1837 consignó, en su art. 1º, la facultad de los funcionarios y empleados encargados de la cobranza de las rentas, para hacer efectiva su recaudacion y el cobro de los créditos pendientes. Declaró que sólo se entienden por contenciosos los asuntos en que fundadamente se dude sobre la aplicacion de la ley al caso particular que se verse, ó en que sean forzosas las actuaciones judicia-

les, no debiendo, por consiguiente, calificarse de contenciosos, sólo porque las partes contradigan ó resistan el pago (art. 2º). De esta disposicion se deduce, que cuando el deudor está conforme con la liquidacion practicada, el asunto no es contencioso y no puede ser materia del conocimiento y decision de los tribunales. El concepto de que la resistencia ó no conformidad del causante ó deudor con el cobro que se le hace por parte de la Hacienda pública, es la que hace nacer la competencia de los tribunales en el negocio, se ve repetido en los arts. 3º, 13 y 18 del decreto citado.

A este caso es al que se refieren los arts. 97, frac. I, y 98 de la Constitucion, que someten á los tribunales federales el conocimiento de las controversias que se susciten sobre el cumplimiento y aplicacion de las leyes federales y aquellas en que estuviese interesada la Union. Desde el momento que el deudor esté conforme con el monto del adeudo que se le exige y con la forma de pago que se le propone, no existe controversia entre él y el Erario público, y no necesita el Ejecutivo de la accion de los tribunales para hacer efectivo el cobro y para conseguir que el fisco se reintegre sin demora de los fondos que le pertenecen. Esto demuestra la competencia llana y expedita que tiene el Ejecutivo para practicar las liquidaciones de créditos fiscales de la especie del á que se contrae esta comunicacion, y el monto de él no puede modificar en lo absoluto la naturaleza de la facultad con que se procedió á practicar esa liquidacion, porque es de la misma clase de las que diariamente practican las oficinas de Hacienda, sin que hasta ahora hubiese pretendido el Poder Legislativo revisarlas y suspender sus efectos.

Ese acto de revision no podria hacerse por medio de una ley, ni por medio de un decreto, únicos caractéres que tienen las resoluciones del Congreso, segun el art. 64 de las reformas de la Constitucion de 6 de Noviembre de 1874; y esta es una prueba patente de que la revision de que se trata no compete al Congreso y es del todo extraña al ejercicio de sus funciones.

Efectivamente, la ley nunca puede resolver negocios pasados, ni tampoco casos particulares. Sus disposiciones tienen que ser generales,

y extensivas á todos los ciudadanos. No puede tampoco determinar nada sobre negocios acaecidos ántes de su promulgacion, porque éstos deben resolverse por las leyes que hubieran estado vigentes en la época en que esos negocios ocurrieron. Estos principios, base inalterable de la legislacion, consignados están en el art. 14 de nuestra Constitucion. Por él se previene que no podrá expedirse ninguna ley retroactiva, es decir, que no es ley ni decreto la disposicion que reglamenta ó decide negocios pasados, ántes de ser expedida. Agrega ese artículo que las leyes deben ser dadas con anterioridad al hecho, lo cual engendra la prohibicion de expedirlas *ex post facto;* y si se dieren, no podrian ser observadas como emanaciones legítimas del poder de legislar, porque la atribucion para examinar y decidir negocios ya ocurridos, no reside en ese poder, sino en los tribunales, por ser una garantía individual, segun ese art. 14, la de que nadie sea juzgado ni sentenciado, sino por el tribunal que previamente hubiere establecido la ley y por las que se hubiesen dado con anterioridad al hecho.

La forma que se dió á la iniciativa presentada á la Cámara de Senadores en la sesion del dia 28 de Octubre último, está patentizando que no era una funcion legislativa, sino judicial, la que se ejercia en la declaracion que contiene. «Es revisable, dice, por el Congreso, la transaccion ó liquidacion hecha entre el Ejecutivo y la Compañía del Ferrocarril Mexicano. Sin tal requisito, no surtirá dicha liquidacion ó arreglo ningun efecto legal.»

Este dictado es cabalmente una resolucion judicial. Se contrae á un hecho pasado, á una liquidacion ya consumada, y se refiere, no á todas las liquidaciones hechas ya ó que hiciere en lo sucesivo el Ejecutivo, sino á una determinada y para resolver un caso particular. Si la iniciativa de que me ocupo llegara á obtener la sancion de las Cámaras colegisladoras, seria una resolucion claramente retroactiva, decidiria un hecho pasado y se limitaria á un caso particular, todo lo que no puede ser propio sino del Poder Judicial; y bien sabido es que este Poder no puede reunirse al Legislativo, ni vice versa, porque lo prohibe terminantemente el art. 50 de la Constitucion.

La bien probada ilustracion de las Comisiones que vd. preside y de la Cámara de Senadores á que pertenecen, hace innecesaria la ampliacion de las anteriores observaciones. Ellas conducen á demostrar que la Secretaría de Hacienda, al practicar la liquidacion con la Compañía del Ferrocarril Mexicano, y el Sr. Presidente de la República al aprobarla, han procedido haciendo el uso legítimo de sus facultades constitucionales, las cuales no pueden ser confundidas con las que tiene la Cámara de Senadores; sino que han podido y debido ejercerlas con independencia de las atribuciones de esa Cámara, entre las que no se cuenta la de suspender los efectos de los actos administrativos del Presidente de la República, aunque parezcan poco convenientes ó acertados, porque el remedio de los males que hagan temer, puede hallarse en el juicio de responsabilidad establecido por las leyes.

Ha parecido necesario ocuparme de la cuestion constitucional á que doy término, para dejar demostrado que el Ejecutivo procedió en el asunto dentro del justo y legal límite de sus atribuciones propias, y no usurpando las que no tuviera por la Constitucion y las leyes. Demostraré ahora que procedió tambien con toda justificacion y patriotismo en la resolucion que dictó en el negocio de que me ocupo.

II

ANTECEDENTES DE LA LIQUIDACION.

El Gobierno del general D. Ignacio Comonfort otorgó á D. Antonio Escandon, en 31 de Agosto de 1857, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro desde Veracruz hasta Acapulco; y para auxiliar la construccion de la obra, creó un nuevo fondo consolidado de ocho millones de pesos, que causaria el rédito de cinco por ciento anual, amortizándose el capital en el espacio de cincuenta años, con dos por ciento en cada uno de ellos.

Con el ánimo de que la creacion de ese fondo no aumentase la suma de la deuda nacional, se obligó la Empresa á entregar en la Tesorería general ocho millones de títulos de la deuda interior, debiendo presentar tres millones en todo el año de 1858 y un millon en cada uno de los siguientes; pero los réditos de todos los ocho millones dejarian de correr contra el Erario, luego que se hubiesen entregado al Sr. Escandon los bonos del nuevo fondo. (Art. 22, Doc. núm. 3.)

En 5 de Abril de 1861 (Doc. núm. 4) reiteró el Gobierno del Sr. Juarez la concesion anterior, con las modificaciones que contiene el decreto de esa fecha. En su art. 18 se confirmó la creacion del fondo de los ocho millones de pesos, que ganaria el interes de un cinco por ciento anual, debiendo pagarse el capital en el espacio de veinticinco años, para todo lo cual se destinaria anualmente la cantidad de 560,000 pesos, de la que se tomaria, en primer lugar, la suma bastante para el pago de los réditos, y el resto se aplicaria á la amortizacion de los ocho millones.

Para hacer efectivo el pago de dichos 560,000 pesos, se consignó á la Empresa el producto del veinte por ciento de mejoras materiales que se pagaba en las aduanas marítimas, y se emitió por el Ministerio de Fomento un papel público representativo de dicho veinte por ciento, para que los importadores lo pagasen con ese papel, el cual habian de adquirir del concesionario (arts. 19 y 20 del decreto citado.) Y como ese derecho de mejoras materiales estaba destinado á cubrir los gastos del Ministerio de Fomento, para que éste no careciese de toda entrada, se obligó el concesionario á ministrarle mensualmente la cantidad de veinte mil pesos á buena cuenta de lo que alcanzara al fin de cada semestre, cuando se hiciera la liquidacion de lo que hubiese recibido por dicho veinte por ciento y de lo que le correspondiera por los 560,000 pesos ántes expresados (art. 22). La Empresa se dió por recibida de todos los réditos de los ocho millones hasta el fin de Febrero de 1861, y se obligó á entregar en la Tesorería general, en el término de cinco años, los cuatro millones de títulos de la deuda pública, resto de los ocho que se habia comprometido á enterar por la concesion de 1857. «Esos

títulos, dice el art. 38 de la concesion de 1861, no ganarian rédito alguno contra la Nacion, sino hasta 31 de Agosto de 1857.»

Se estipuló tambien que el concesionario percibiera el quince por ciento del derecho adicional de importacion, en cambio de acciones que la Empresa habia de emitir, en los términos que expresa el art. 40 del decreto citado.

Habiendo ocupado el ejército de la intervencion francesa una parte importante del Estado de Veracruz, el apoderado del Sr. Escandon celebró con las autoridades francesas los contratos de 23 de Diciembre de 1862 y de 8 de Setiembre de 1863 (Doc. núm. 5), con el objeto de que el tesoro frances suministrara los fondos necesarios para la construccion de una parte de la via férrea; y debido á esa suministracion de fondos se construyó el tramo de la Tejería á Paso del Macho, importando las cantidades entregadas por ese título la suma de 9.682,491 francos 2 céntimos, inclusa la multa de 100,000 francos que el mariscal Bazaine impuso al Sr. Escandon por no haber concluido la construccion de la via en los plazos fijados.

La Compañía que se organizó en Lóndres con el nombre de Imperial Mexicana, y á la que traspasó D. Antonio Escandon la concesion de 5 de Abril de 1861, solicitó del Gobierno que estableció en esta capital el archiduque Maximiliano, la concesion de 23 de Enero de 1865 (Doc. núm. 6) para la construccion y explotacion del ferrocarril de Veracruz á México, con un ramal para Puebla, y formaron parte de ella las estipulaciones principales de la concesion de 5 de Abril de 1861, como fueron la de pagar á la Compañía por trimestres la suma de 560,000 pesos anuales, por el espacio de veinticinco años, para la amortizacion del capital é intereses del cinco por ciento anual del fondo de ocho millones de pesos, creado por el decreto de 31 de Agosto de 1857 (art. 11), y la de entregarle el quince por ciento de derechos adicionales, durante cinco años, en cambio de acciones emitidas por la Compañía.

En cumplimiento de estas obligaciones, la Compañía recibió diversas cantidades durante la época del Imperio, que montaron á 1.946,497 pesos 55 centavos, y entregó á su vez certificados de acciones por la su-

ma de 1.009,300 pesos, habiendo practicado trabajos importantes en la via y terminado el tramo de México á Apizaco.

Por la caducidad en que cayó la concesion de 5 de Abril de 1861, á causa de haber solicitado y obtenido esa Compañía del Gobierno de Maximiliano la de 23 de Enero de 1865, ocurrió al Gobierno constitucional restablecido en esta capital en 1867, pidiéndole que reviviera aquella concesion. Expidió con ese objeto el Gobierno del Sr. Juarez el decreto de 27 de Noviembre de 1867 (Doc. núm. 7), en cuyo art. 1º dijo: que atendiendo al beneficio público que resultaba de la conclusion del camino de fierro de Veracruz á México, indultaba bajo las condiciones expresadas en los artículos siguientes, á la Compañía poseedora del privilegio concedido en los decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861, de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado el convenio de 25 de Enero de 1865 con el llamado gobierno que pretendió establecer la intervencion francesa.

Ese decreto varió, sustancialmente, el sistema de subvencion adoptado por las anteriores concesiones, pues en su art. 19 quedó establecido que el Gobierno daria á la Compañía la cantidad de 560,000 pesos anuales por espacio de veinticinco años, *sin causa de réditos*, contándose ese período de tiempo desde la fecha del decreto, y concedió tambien á la Compañía el derecho para percibir el quince por ciento del derecho adicional de importacion, en cambio de acciones de las que emitia la misma Compañía. Esta nueva concesion fué sometida á la revision del cuarto Congreso constitucional, el cual la aprobó con las modificaciones que contiene la ley de 11 de Noviembre de 1868 (Doc. núm. 8), y ninguna de ellas se contrajo al indulto de la pena de caducidad, ni al monto de la subvencion de 560,000 pesos durante veinticinco años, ni á la percepcion por la Compañía del quince por ciento del derecho adicional en cambio de acciones.

Es indispensable tener presentes las diversas disposiciones ántes mencionadas, para que puedan apreciarse con justicia y recto criterio las operaciones numéricas que contiene la liquidacion que ha practicado el Ejecutivo, y de cuyo pormenor me ocuparé en su oportunidad.

III

LIQUIDACIONES PRACTICADAS.

En 24 de Diciembre de 1867, la Secretaría de Hacienda, á cargo entónces del Sr. D. José María Iglesias, dictó dos órdenes, dirigida una al representante de D. Antonio Escandon y la otra al de la Compañía de Veracruz. En la primera se previno que el Sr. Escandon presentara las cuentas relativas á las diversas sumas que recibió del Erario nacional, por el veinte por ciento de mejoras materiales, con arreglo al decreto de 5 de Abril de 1861, y por el quince por ciento que estableció el decreto de 8 de Abril del mismo año, á contar desde 1861 hasta 1864, en que pasó la concesion á una Compañía inglesa, y dictó para este efecto las reglas siguientes:

1ª Si de lo recibido por Escandon resultaba alguna cantidad superior al importe de los réditos, hasta 31 de Diciembre de 1864, en que comienza la cuenta de la Compañía inglesa, lo pagaria con acciones, si correspondia al quince por ciento decretado en 8 de Abril de 1861, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que, por veinticinco años, debe darse de 560,000 pesos á la Compañía poseedora del privilegio, por decreto de 27 de Noviembre último.

2ª Viniendo las dificultades de la liquidacion, muy particularmente de las cantidades que hubiere entregado la intervencion francesa, las diferencias que se suscitasen acerca de este punto, si no se allanaren en lo particular entre el Gobierno y D. Antonio Escandon, se someterian á árbitros amigables componedores, con arreglo á lo prevenido en el decreto de 5 de Abril de 1861. (Doc. núm. 9.)

En la segunda se dispuso: que la Compañía exhibiera las cuentas relativas á las diversas sumas que habia recibido del Erario nacional por el veinte por ciento y quince por ciento ántes expresados, á contar

desde 1º de Enero de 1865 en que pasó la concesion á dicha Compañía, observándose la regla siguiente:

Si de lo recibido por la Compañía resultaba alguna cantidad superior al importe de los réditos, lo pagaria en acciones, si correspondia al quince por ciento decretado en 8 de Abril de 1861, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de quinientos sesenta mil pesos en cada uno, con arreglo al decreto de 27 de Noviembre de ese año. (Doc. núm. 10.)

D. Juan A. Zambrano fué comisionado por la Secretaría de Hacienda para practicar las liquidaciones á que las órdenes anteriores se contraen, y en 15 de Abril de 1868 presentó el resultado de sus trabajos. (Doc. núm. 11.) En el informe que produjo en esa fecha expresó lo que sigue:

Resueltos por el Gobierno todos los puntos de liquidacion en lo que se debe abonar á la Compañía, no habia más que hacer por mi parte, que averiguar si las cantidades entregadas eran exactas con las que se cargaban el antiguo empresario y el actual, lo cual por falta de datos, como expresan las notas de las cuentas que acompaño, se han considerado las que ellos pusieron en las suyas.»

En las operaciones numéricas que el Sr. Zambrano practicó en su informe, abonó al Sr. Escandon, de conformidad con la órden expedida por el Sr. Iglesias, los intereses de los ocho millones hasta 31 de Diciembre de 1864 que importaron..... 1.533,333 33

y para la nueva Empresa hasta aquella fecha..... 1.316,164 37

Total.....$ 2.849,497 70

Hace mencion en seguida el liquidador de las sumas que el anterior concesionario y la nueva Compañía habian recibido del Erario por cuenta de la subvencion, importando esas sumas la total de..... ..... 1.198,065 00

la cual deducida del monto de réditos, ó sea de..... 2.849,497 70

Resultó un saldo á favor de los empresarios de..... 1.651,432 70

Hizo despues el Sr. Zambrano las operaciones relativas á lo recibido del 15 por 100 por el Sr. Escandon y por la Compañía, haciendo un total de.....	874,686 78
y las acciones que ambos habian entregado por cuenta de ese quince por ciento, é importaron.....	1.049,252 21
debiendo en consecuencia devolverse en acciones.....	174,565 43
Concluye el Sr. Zambrano haciendo el resúmen de lo que la Empresa antigua y nueva recibieron por el 20 y 15 por 100 expresados y fué.....	2.072,751 78
á lo cual agregó lo que en su concepto importaba lo recibido de los franceses por el Sr. Escandon, ó sea.....	2.188,068 41
Total.....$	4.260,820 19
Mas como el Sr. Escandon dijo que lo dado por los franceses habia importado sólo.....	1.803,070 96
en ese supuesto, y agregando lo del 20 y 15 por 100, ó sea	2.072,751 78
resultaria que lo recibido por ambas Empresas era de....	3.875,822 74

El informe del Sr. Zambrano termina con el siguiente párrafo:

«La falta de datos no me permite formar la liquidacion que se me mandó hacer; pero creo que los apuntes que acompaño, servirán de base para que ese Ministerio pueda terminarla, supuesto que segun las bases que me comunicó, no faltaba al Gobierno más que saber las cantidades que las Empresas habian recibido por el 20 y 15 por 100.»

De estos antecedentes se deduce, que tanto la administracion del Sr. Juarez, como el liquidador que nombró, consideraron al antiguo y nuevo concesionario con derecho á los intereses de los ocho millones de pesos en el período de Marzo de 1861 hasta la fecha de la liquidacion; y de conformidad con este juicio, abonaron el monto de esos intereses en la cuenta que entónces se practicó.

Con ocasion de unos acuerdos del Congreso de la Union ordenó la

Secretaría de Hacienda que la Tesorería general liquidara las cuentas con D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano, comprensiva la primera desde 1861 hasta 1864 por el 20 y 15 por 100 de derechos aduanales, y la segunda por el costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho y demas cantidades que hubiere percibido desde 1864 hasta 11 de Noviembre de 1868, fecha de la concesion actual. En cumplimiento de estas disposiciones, remitió la Tesorería á la Secretaría de Hacienda, en 22 de Diciembre de 1869, el informe respectivo (Doc. núm. 12), con la noticia de las cantidades recibidas por la Compañía, y de los valores que habia entregado la misma Empresa. Concluyó la Tesorería pidiendo varias instrucciones á la Secretaría de Hacienda sobre algunos puntos relativos á la liquidacion, para poder terminar su trabajo.

Esa Secretaría los resolvió en su oficio de 5 de Abril de 1870 (Doc. núm. 13), y la Tesorería le remitió, en 24 de Setiembre de ese año, la liquidacion que practicó (Doc. núm. 14), sacando á cargo de la Empresa el saldo de $3.535,029 26 cts., y adjuntó los comprobantes y antecedentes relativos á esa operacion y que fueron publicados en el cuaderno que bastante circulacion tuvo en aquella fecha.

No estimo necesario ocuparme del pormenor de esa cuenta, porque fueron reformadas algunas de sus partidas y suprimidas otras, en las siguientes cuentas que practicó la misma oficina con vista de las observaciones que hizo la Compañía del Ferrocarril Mexicano, á la que se le pasó con ese objeto en 12 de Octubre de 1870.

En 14 de Febrero de 1871 la Compañía presentó sus observaciones, adjuntando los comprobantes á que se refirió. (Doc. núm. 15.)

Contestó estas observaciones la Tesorería en 30 de Agosto del mismo año, practicando nueva liquidacion, de la que resultaba á cargo del Sr. Escandon y de la Compañía, un saldo de $2.805,701 21 cts. (Doc. núm. 16.)

Esta nueva cuenta con el informe respectivo, fué pasada á la Compañía del Ferrocarril Mexicano, la que presentó en 15 de Diciembre de 1871 las observaciones que tuvo por conveniente exponer (Doc.

núm. 17), y el Ministerio de Fomento dictó en 15 de Febrero de 1872 las bases ó reglas á las que habia de sujetarse la Tesorería para practicar la cuenta definitiva. (Doc. núm. 18.)

Fué remitida ésta con fecha 21 del mismo Febrero (Doc. núm 19), á la Secretaría de Fomento, la que la comunicó á la de Hacienda, y ésta á su vez ordenó á la Tesorería que procediera á hacer el cobro del saldo que resultaba á favor del Erario, y era de $3.240,500 48 cts. En 2 de Marzo del mismo año, la Tesorería ordenó á la Compañía que verificara el pago en todo ese mes, bajo el concepto de que si no lo verificaba, se procederia á lo que hubiere lugar. (Doc. núm. 20.)

En 7 del mismo Marzo, manifestó la Compañía al Ministerio de Fomento que no estaba conforme con el acuerdo de ese Ministerio, de 15 de Febrero, por el que se fijaban las bases para la liquidacion, y que, en virtud de lo dispuesto en el art. 42 del decreto de 5 de Abril de 1861 y órden de 24 de Diciembre de 1867, debia someterse á la decision de árbitros la solucion de las cuestiones que ofrecia la liquidacion en el período corrido del citado Abril hasta 31 de Diciembre de 1864, y á su vez las relativas al período siguiente hasta 27 de Noviembre de 1867, á los tribunales competentes, agregando que no reconocia ni podia estar conforme con la cuenta que, con fecha de 21 de Febrero anterior, habia formado la Tesorería general, pues léjos de deber la suma que como saldo figuraba en ella, tenia la persuasion de que el Erario nacional le era deudor de algunas sumas. (Doc. núm. 21.)

La Tesorería general trascribió al representante de la Compañía, el 23 del mismo Marzo, el oficio que á la Secretaría de Hacienda dirigió la de Fomento comunicándole el acuerdo del Presidente, para que dicho saldo se descontase proporcionalmente de la subvencion de 560,000 pesos anuales que la Empresa tiene asignada por la ley, ó en acciones del ferrocarril, segun correspondia á la deuda al veinte ó al quince por ciento. Agregaba esa comunicacion, que en el caso de que la Empresa no estuviese conforme con la cuenta que se le habia formado, podia hacer valer sus derechos ante los tribunales correspondientes, de la manera que juzgara conveniente, pues nunca habia podido ser la mira del Go-

bierno el privar á la Empresa de los que las leyes le conceden. (Doc. núm. 22.)

La Compañía contestó á la Tesorería, en 30 del citado Marzo, que ocurria á los tribunales, sometiendo á su resolucion las diferencias ó dudas suscitadas con motivo de la cuenta referida, quedando entendida, como lo estaba ya por la comunicacion de 24 de Diciembre de 1867, dirigida al agente de esa Compañía, del modo de pago, si alguna responsabilidad resultaba á la misma. (Doc. núm. 23.)

El apoderado de la Compañía presentó su demanda á la Corte de Justicia, en el mismo dia 30 de Marzo de 1872, pidiendo:

1º Que se declarara que el Ejecutivo estaba obligado á abonar á la Compañía el rédito de cinco por ciento anual sobre el capital de ocho millones de pesos, en el período corrido de 1º de Enero de 1865 á 27 de Noviembre de 1867.

2º Que debia abonársele la suma íntegra de 200,000 pesos que se devolvió al Tesoro frances, por el préstamo de igual suma que hizo á la Compañía para impulsar las obras del camino.

3º Que no debia cargarse á esta cantidad la de 49,319 pesos 97 centavos, que negaba haber recibido en la época del Imperio, como lo afirmaba la Tesorería general.

4º Que tampoco debia cargársele la de 200,000 pesos, valor de un libramiento que se le dió en la propia época, á cargo de la Comision de Hacienda de Paris, y que no le fué pagado.

5º Que el Ejecutivo nombrara desde luego el árbitro que por su parte debia concurrir con el que nombrara la Empresa, para decidir las diferencias que entre ésta y aquel existian, relativas á la liquidacion de cuentas correspondientes al período de 1º de Marzo de 1861 á 31 de Diciembre de 1864.

6º Que se declarase que el Ejecutivo sólo podria hacer cargo á la Empresa, del saldo, en caso que resultare, despues de abonadas las partidas de que hablan las peticiones primera y segunda, y omitidos los cargos á que se refieren la tercera y cuarta, y hecha por los árbitros la liquidacion á que se contrae la quinta, en la cuenta que ha formado la

Tesorería general con fecha 21 de Febrero de ese año; declarando asimismo que el Ejecutivo deberia abonar á la Empresa los gastos legales del juicio.

El Procurador general de la Nacion promovió, en 15 de Abril de 1876, la declaracion de que no debia hacerse al Ejecutivo la notificacion pedida por la Empresa, para que nombrara desde luego el árbitro que por su parte debia concurrir con el que ella designara, para decidir las diferencias relativas á la liquidacion de cuentas correspondientes al período corrido de 1º de Marzo de 1861 á 31 de Diciembre de 1864, y que la Corte de Justicia, conforme á lo prevenido en las fracciones I y II del art. 97 y en el 98 de la Constitucion y ley de 14 de Febrero de 1826, era la competente para conocer de esas diferencias.

El apoderado de la Compañía contestó en 5 de Mayo del mismo año, sosteniendo su peticion relativa al nombramiento de árbitros, y la 2ª Sala de la Corte de Justicia decidió, en 3 de Julio del año citado, por los fundamentos que expresa, que no debia hacerse al Ejecutivo la notificacion que se pedia para que nombrara el árbitro expresado, y que esa Sala, conforme á las fracciones I y II de los arts. 97 y 98 de la Constitucion y ley de 14 de Febrero de 1826, era la competente para conocer de las diferencias mencionadas que, en relacion con las de que hablan los puntos 1º, 2º, 3º y 4º de la demanda, formaban el objeto principal de ésta.

En 29 de Julio de 1876, el representante de la Compañía amplió su demanda anterior, especificando las diferencias que tenia, respecto de la cuenta formada por la Tesorería general, en 21 de Febrero de 1872, reduciéndolas á las siguientes:

1º Negó el cargo de 1.924,667 pesos 13 centavos, que se cargaban á D. Antonio Escandon por lo recibido de los franceses para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho, porque el Gobierno nacional, así como no debia cumplir obligaciones contraidas por la intervencion francesa, tampoco se subrogó en los derechos que ésta tuviera para exigir la devolucion de cantidades suministradas para alguna obra, y por esto resolvió el art. 3º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867,

que la parte construida del camino, en la que estaba comprendido el tramo de la Tejería á Paso del Macho, *era propiedad exclusiva* de la Compañía, y que aun cuando hubiera razon para ese cargo, debia deducirse la multa que el Mariscal Bazaine impuso á D. Antonio Escandon y estaba incluida en la suma cargada; el valor de materiales que se perdieron en el mar y no estaban asegurados, y el mayor costo que tuvo la construccion del tramo de Paso del Macho por la violencia con que los franceses exigieron su conclusion, lo que obligó á variar el trazo primitivamente proyectado; á pagar mayores jornales; á hacer las obras ligeras y provisionalmente, por lo que se hicieron despues de una manera permanente y sólida, ocasionándose otros perjuicios de que la Compañía hizo mérito en la exposicion que dirigió al Ministerio de Fomento con fecha 14 de Febrero de 1871.

2º La Compañía no admitió el cargo de 1.946,497 pesos 55 centavos, como entregado en la época del Imperio: primero, porque en esa época se le dió libramiento de 200,000 pesos á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, el cual no fué pagado, y segundo, porque el Gobierno nacional no tenia derecho para cargar cantidades que no hubiesen salido del Tesoro mexicano, sino de otra parte, por cuyo motivo, para hacer ese cargo, debia justificar que la suma salió de las arcas nacionales.

3º Tampoco admitia el cargo de 200,000 pesos por suplemento que hizo la intendencia francesa al Sr. Barron; primero, porque el Gobierno no tenia comision de esa intendencia para recoger los fondos que hubiese dado á alguna persona, ni derecho para cargarlos en sus cuentas, así como habia declarado que no era sucesor de las obligaciones contraidas por la intervencion francesa; y segundo, porque esos 200,000 pesos fueron pagados á dicha intendencia, por haber exigido su devolucion.

4º La Compañía rechazó el cargo de 49,319 pesos 91 centavos de un libramiento á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, de 27 de Abril de 1866; primero, porque negó haber recibido ese libramiento, y la Tesorería no ha podido comprobar legalmente su entrega; y segundo, porque el Gobierno mexicano no tenia á su cargo los intereses de

Francia ni de los que en esa nacion prestaron dinero á Maximiliano, para que pudiera tener derecho á cargar ó á exigir la devolucion de esa suma.

5º Exigia la Compañía que se le devolviera el certificado de acciones por valor de 200,000 pesos del libramiento que no fué pagado en Paris, y de los otros certificados de acciones correspondientes á las demas cantidades que no llegare á justificar el Gobierno que hubiesen salido del Tesoro federal y que fueron entregadas en la época del Imperio.

6º Reclamó la Compañía que se abonasen los intereses de los ocho millones de pesos por el tiempo corrido desde 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867, conforme á la concesion de 5 de Abril de 1861 y á las comunicaciones del Ministerio de Hacienda de 24 de Diciembre de 1867.

El representante de la Empresa acompañó á esa nueva demanda el estado de la cuenta como en su concepto debia formarse, con arreglo á las observaciones que formuló en su escrito, y de esa cuenta dedujo un saldo á cargo del Erario nacional, de 1.488,425 pesos 81 centavos, además de la devolucion del certificado de acciones por los 200,000 pesos del libramiento no pagado.

El Procurador general de la Nacion se dirigió á la Secretaría de Hacienda, pidiendo instrucciones para defender los intereses fiscales y contestar las demandas presentadas por la Compañía.

Con este fin se pidió á la Tesorería general el informe correspondiente, y lo produjo con fecha 1º de Mayo de este año, haciendo diversas apreciaciones sobre los antecedentes y constancias relativas á este negocio, algunas de las que fueron favorables á la Empresa, particularmente en lo que se refiere al abono de los réditos del cinco por ciento anual sobre los ocho millones de pesos, durante un período de la liquidacion. (Documento número 24.)

Con este motivo tuvo necesidad el Ejecutivo de hacer el estudio concienzudo y justificado de todos los pormenores y antecedentes de este complicado negocio, para fijar con el debido acierto y justificacion los derechos del Erario nacional, y no omitir en las instrucciones que de-

bian darse al Procurador general, nada que pudiera perjudicar la justa defensa de los derechos fiscales, sin pretender tampoco cosa alguna que no fuese justa y debida, por parte de la Empresa del Ferrocarril Mexicano. Para ilustrar su ánimo en el asunto y poder calificar las pretensiones y razones de esa Empresa, acordó el señor Presidente tener las conferencias necesarias con los representantes de la misma. Verificáronse varias con el mismo señor Presidente y con los Secretarios de Relaciones, Gobernacion, Justicia, Hacienda y Fomento, en las que el abogado de la Compañía sostuvo las observaciones que ésta habia hecho contra los cargos principales de la cuenta formada por la Tesorería y contra la omision del abono de los intereses sobre los ocho millones en el período de 1º de Marzo de 1861 al 11 de Noviembre de 1868.

El Ejecutivo comprendió que no era decoroso para la Nacion que se hubiese mantenido por tantos años sin liquidar y purificar estas cuentas y sin exigir el adeudo que de ellas habia de resultar á favor del Erario público. Veia al mismo tiempo que habiendo comenzado esta liquidacion desde 1867, nada positivo y de verdadero provecho para el Erario habia resultado de los multiplicados trabajos que las administraciones anteriores y la Tesorería general habian hecho para conseguir que fuese reembolsada la Hacienda pública; y que habiéndose iniciado ante la Suprema Corte de Justicia el juicio sobre la liquidacion desde Marzo de 1872, aun no habia sido contestada la demanda en el espacio de más de ocho años, y era muy probable que las tres instancias á que daba lugar el alto interes del litigio, con sus largos términos y moratorias, lo hiciesen durar por muchos años, en los cuales habia de estar privado el fisco de lo que por justicia le correspondia; y entretanto la Empresa deudora seguia percibiendo la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, decretados por la ley de 11 de Noviembre de 1868.

El señor Presidente, con el empeño que le es característico en la administracion de los intereses públicos, prestó especial atencion á este negocio, que fué objeto preferente de las discusiones del Consejo de Ministros, en cuya conciencia estaba la necesidad y conveniencia de poner término á un litigio, cuyo resultado práctico era aplazar el pago de un

crédito á favor del Erario. El estudio y solícita indagacion de los pormenores todos del negocio, se encaminaron á formar una liquidacion recta y justa, sin prescindir ni en un centavo de lo que correspondia á la Nacion y sin exigir á la Empresa nada de lo que no fuera debido por su parte. El señor Presidente manifestó á sus representantes los deseos que le animaban de poner término á este envejecido asunto, indicándoles la conveniencia de procurar esa terminacion, para conservar las buenas relaciones y justa proteccion del Gobierno para con la Empresa.

Los representantes de ésta contestaron satisfactoriamente estas indicaciones del señor Presidente, manifestando confianza en su justificacion y rectitud y en que serian debidamente considerados los derechos de la misma en la liquidacion definitiva que se habia de practicar.

El resultado de estas negociaciones está consignado en el acta de 27 de Octubre último, con la que dí cuenta al Senado en la sesion del dia siguiente y va anexa á este informe bajo el número 25. Los representantes del Sr. Escandon y de la Compañía, aunque hicieron valer su falta de conformidad con las apreciaciones en que fundaba el Ejecutivo la liquidacion contenida en esa acta, conformáronse expresamente con ella y aceptaron el saldo de 1.481,614 pesos 3 centavos que resultó á favor del Erario, fijándose á la vez la manera de cubrirlo.

No ofrecieron dificultad las partidas de 371,814 pesos 50 centavos por venta de bonos del veinte por ciento de mejoras materiales y de 56,521 pesos 88 centavos por lo que la Empresa recibió en libranzas del quince por ciento para acciones cargadas en el *Debe* de la cuenta, ni respecto de la de 119,000 pesos, por entregas en efectivo del Sr. Escandon al Ministro de Fomento y de 39,800 pesos por su entrega en acciones, abonadas en el *Haber*, porque la Empresa ha manifestado siempre su conformidad en estos asientos. Ha versado su oposicion sobre las demas partidas de la cuenta, y voy á ocuparme de discutirlas en el órden en que están asentadas en la liquidacion del Ejecutivo, para que las comisiones que vd. dignamente preside, se sirvan persuadirse de la pureza y rectitud con que se ha procedido en el caso.

IV

CANTIDADES SUMINISTRADAS POR LOS FRANCESES.

He asentado ántes que los apoderados de D. Antonio Escandon celebraron dos contratos con las autoridades francesas, el primero en 23 de Diciembre de 1862, y el segundo en 8 de Setiembre de 1863. Por aquel se obligó el empresario á construir el tramo de ferrocarril de la Tejería al Chiquihuite, y las autoridades francesas se comprometieron á suministrarle las cantidades necesarias para la ejecucion de los trabajos, no pasando de 120,000 francos por semana, y debiendo percibir esas autoridades hasta la liquidacion definitiva, todas las sumas debidas á la Compañía que habia de entregar la aduana de Veracruz hasta la debida concurrencia. La Empresa tomaria al precio de costo todo el material comprado por el Gobierno frances, cargándole los gastos de trasporte y comision, de carga y descarga, y otros mencionados en el contrato, el cual contiene otras estipulaciones que no hacen relacion al presente asunto.

Por el de 8 de Setiembre de 1863 se obligó el empresario á continuar los trabajos entre la estacion de la Soledad y el Chiquihuite en los términos y bajo las condiciones especificadas en el mismo, obligándose á reembolsar la deuda que tuviese contraida á favor del tesoro frances, por medio de los derechos de aduana de los puertos ocupados por los franceses.

En virtud de estas convenciones, recibió el empresario, segun las cuentas que el mariscal Bazaine presentó al llamado Imperio y existen en la Secretaría de Fomento, lo siguiente:

1862.	En seis órdenes.....fr.	5.974,690 85
1863.	En tres órdenes y una multa impuesta á la Compañía.....	3.707,800 17
	Total.....fr.	9.682,491 02

Estos datos fueron suministrados por la Secretaría de Fomento en el oficio que dirigió á la de Hacienda en 15 de Enero de 1870 y fué publicado entre los comprobantes de la primera cuenta de la Tesorería, bajo el núm. 19, y hoy se agrega con el núm. 26.

El concesionario ha resistido constantemente el cargo de esta suma, objetando que su ingeniero habia trazado el camino por terrenos ménos expuestos á dificultades, lo cual produciria economía en su construccion, miéntras que los franceses ocuparon militarmente esa via sin dirigirse á sus representantes, variando el trazo, para hacerla inaccesible á las guerrillas que los combatian, y para enlazarla con el camino carretero, lo que causó aumento en el costo de construccion, por el cual no debia pasar.

Alegó tambien que los trabajos hechos por los ingenieros franceses fueron ejecutados á la ligera y superficialmente, porque buscaban, no la solidez en la construccion, sino la prontitud en el resultado, estando la via tan insegura y en condicion de ser imposible su explotacion, que al recibirla la Compañía inglesa gastó en su reparacion la suma de 608,280 pesos 73 centavos con cargo al Sr. Escandon, quien pedia que se dedujera esta cantidad de la total que se le cargaba.

Solicitó tambien que se descontara el importe de un cargamento de material para la via, que remitieron los franceses y que sufrió naufragio en el puerto de Veracruz, no obstante lo cual aparecia cargado en la cuenta; y pedia asimismo que se dedujera el mayor costo de los jornales y de otros perjuicios que enumeró.

Pretendió á la vez que se dedujera la multa de 100,000 francos que le impuso el mariscal Bazaine, por no haber terminado la construccion de la via en los plazos fijados en los contratos, y que se hiciera la reduccion de francos á pesos al tipo de 5.37 y no al de 5.05 y al de 5.00, como habia hecho la Tesorería.

En la demanda entablada ante la Corte de Justicia y en las conferencias habidas con el Ejecutivo, se expusieron por parte de la Empresa varias consideraciones para impugnar la totalidad del cargo del dinero dado por los franceses, derivadas del art. 3º de la concesion de

27 de Noviembre de 1867, en que se dijo que el ferrocarril que se construyera, lo mismo que la parte ya construida, seria propiedad inmueble exclusiva de la Compañía; y como en esa parte estaba comprendido el tramo de Tejería á Paso del Macho, sostenia el concesionario que la ley lo habia declarado ya de su propiedad exclusiva, cuyo concepto pugnaba con la idea de que fuese deudor de su valor y de que tuviese obligacion de pagar su costo, mucho más no existiendo ninguna cláusula en esa concesion que le impusiera el deber de pagarlo, como lo hicieron en caso semejante el art. 16 de la ley de 31 de Agosto de 1857 y el 15 de la de 5 de Abril de 1861 respecto del costo del ferrocarril de Veracruz á San Juan, que pagó el Sr. Escandon en los términos expresados en esos artículos.

Alegó por último la Empresa, que habiendo asignado la ley de 11 de Noviembre por su art. 19, la subvencion de 560,000 pesos anuales para auxiliar las obras á que se referia, y siendo éstas, segun los arts. 2º y 4º, las de la conclusion de la via entre Apizaco y Paso del Macho, y entre el primer punto y la ciudad de Puebla, deducia que la subvencion se daba íntegra para la terminacion de esa porcion de la via, y en consecuencia no debia descontarse de ella lo que se hubiese entregado por los franceses ó por el Erario nacional para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho.

Contra todas estas observaciones influyó en el ánimo del Ejecutivo la consideracion de que D. Antonio Escandon aceptó la cuenta pasada al Imperio por el mariscal Bazaine, suscribiéndola de conformidad, cuya circunstancia se refirió en el oficio de la Secretaría de Fomento de 15 de Enero de 1870, de que ántes hice mencion. Esa conformidad excluye el fundamento de las deducciones exigidas por parte del Sr. Escandon, y el Ejecutivo sólo estimó justa la de 100,000 fr. por multa que impuso el mariscal Bazaine, por no haberse terminado la via en el plazo convenido, tanto porque el Gobierno de la República no puede constituirse en ejecutor de las penas impuestas por el invasor, segun el espíritu de las leyes que absolvieron á los que sufrian penas impuestas por los tribunales especiales que éste estableció en el país, como

porque no habiéndose invertido esos 100,000 fr. en la via, no deben cargarse con la suma de que tiene derecho á ser reembolsada la Nacion, como valor de ese camino que trasmitió á la Empresa.

La observacion derivada de la ley de 27 de Noviembre de 1867 no tiene ninguna fuerza, en vista de que el mismo Gobierno que expidió esa ley, no tuvo ánimo de librar al concesionario de la obligacion de pagar el costo del tramo de Tejería, puesto que en la segunda regla de la comunicacion de 24 de Diciembre de 1867, de que ántes hice mérito, sostuvo la Secretaría de Hacienda el derecho del fisco para reembolsarse del valor de ese tramo, aunque el concesionario lo hubiese recibido de los franceses, porque, conforme á las leyes de la guerra, la Nacion ha tenido incuestionable derecho para ocupar y apropiarse todo lo que hubiesen dejado en el territorio de la República, y entre esto debe contarse el crédito procedente de las suministraciones de dinero que hicieron al empresario las autoridades francesas.

Tampoco pudo admitirse la razon tomada de la ley de 11 de Noviembre de 1868, porque de ella se deduciria rectamente que no podria hacerse cargo á la Empresa de lo que recibió para la construccion del tramo de México á Apizaco, y sin embargo, ha estado conforme en pasar por la partida de 1.746,497 pesos 55 centavos que importa lo que recibió en la época del imperio, deducidos los 200,000 pesos de libramiento á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, que no le fué pagado, y aquella cantidad la recibió á título de subvencion, para las obras del camino que entónces construyó.

El Ejecutivo no ha debido aumentar el crédito del Erario con gravámen injusto de la Empresa, y por esta causa hizo la reduccion de los 9.582,491 fr. 02 cs. que quedaban, deducidos los 100,000 de la multa, á razon de 5.37, porque este fué el mismo tipo que fijaron los franceses en sus cuentas, y así lo expresan las que pasaron á la Compañía, en las que se lee esta nota: «La piastre a été decomptée au taux de 5 fr. 37.»

Y efectivamente, á este tipo y aun á mayor, se hicieron descuentos en Veracruz en 1862 y 1863, de los giros que hacian los franceses en ese tiempo, en que escaseaban los tomadores de ellos, porque la interven-

cion comenzaba entónces y no se habia extendido mucho en el país, inspirando por este motivo gran desconfianza.

No pudo guiarse el Ejecutivo para fijar la tasa de descuento, por la certificacion que expidió el Colegio de Corredores á solicitud de la Tesorería general en 13 de Abril de 1870 y que ésta publicó bajo el número 31 de sus comprobantes (Documento número 27), tanto porque los corredores se contraen á operaciones practicadas en México y no en Veracruz donde el Tesoro francés entregó sus órdenes al empresario, como porque ellos se refieren á las épocas de Diciembre de 1864 y Marzo de 1865, que son diversas de las de 1862 y 1863, en que segun los datos de la Secretaría de Fomento, los franceses dieron sus órdenes al concesionario. Este error procedió de que la Tesorería general tomó por base las fechas, no en que se entregaron las órdenes al representante del Sr. Escandon, sino en las que hizo cargo de esas sumas el Mariscal Bazaine, y fueron las ya citadas de Diciembre de 1864 y Marzo de 1865, segun lo comunicó la Secretaría de Fomento á dicha Tesorería en oficio de 11 de Abril de 1870 que se publicó bajo el número 30 de los comprobantes ya citados. (Documento número 28.)

Reducidos, pues, los 9.582,491 fr. 02 céntimos á pesos mexicanos á razon de 5.37, resulta líquida la cantidad de 1.784,448 92 que ha sido cargada á la Empresa en la liquidacion que obra en el acta de 27 de Octubre último.

V

CANTIDADES SUMINISTRADAS EN LA ÉPOCA DEL IMPERIO.

En la cuenta de la Tesorería de 21 de Febrero de 1862 se cargó á la Empresa la suma de 1.946,497 pesos 55 centavos, por lo que recibió en la época del Imperio. La Compañía objetó á este cargo, que no le fué pagado el libramiento de 200,000 pesos que se le entregó con fecha 30 de Noviembre de 1865 á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, y

justificó este hecho, exhibiendo los protestos por falta de aceptacion y de pago, legalizados en debida forma, cuyos documentos están agregados en el expediente respectivo de la Secretaría de Hacienda.

El Ejecutivo consideró debidamente comprobada, por esos documentos, la falta de pago alegada por la Compañía, y adquirió la conviccion de que ésta no habia recibido el importe de ese libramiento, porque al par que éste, otros muchos fueron respaldados por la Comision de Hacienda en Paris, á causa del desfalco que sufrió en las cuentas de los empréstitos que se celebraron en 1864 y 1865 por cuenta del Imperio. En la conciencia del Ejecutivo no podia estar el gravar indebidamente á la Empresa, cargándole esa suma, cuando se le presentaban datos para persuadirle de que no habia sido cubierto el giro en cuestion.

Se dedujo, pues, su importe de lo que la Empresa recibió en la época del Imperio, y quedó cargada en la liquidacion la suma restante de 1.746,497 pesos 55 centavos.

Tambien se cargó en esa cuenta 49,319 pesos 97 centavos de otro giro que se dió á la Compañía en la época del Imperio, en 27 de Abril de 1866, á cargo de la misma Comision de Hacienda de Paris.

La Compañía ha resistido siempre aceptar ese cargo, porque ha negado que se le hubiese entregado por la Tesorería del Imperio ese libramiento, alegando además que no existe ningun documento ó recibo, de su Agente acreditado entónces, por el que se pudiera comprobar la entrega de ese giro.

El Ejecutivo estimó justo insistir en ese cargo, porque está asentado á la foja 102 del *Diario* de la cuenta general del año de 1866; y no pudiendo contar con otros datos para cargar á la Compañía las cantidades que se le hubieran entregado en la época del Imperio, que las cuentas y asientos de las oficinas de esa época, el Ejecutivo se encontraba en la necesidad de cargar todas las partidas que figuran en la contabilidad de esas oficinas como entregadas á la Compañía, y se hallaba en este caso el libramiento referido de 49,319 pesos 97 centavos, cuya falta de pago por la Comision de Hacienda en Paris, no ha sido justificada por medio de los protestos de costumbre, ni por otro medio legal.

La Tesorería general habia cargado en su cuenta de 21 de Febrero de 1872, la suma de 200,000 pesos, por el suplemento que hizo la Intendencia francesa al Sr. Barron para impulsar las obras del camino.

Este señor reembolsó esa suma al Tesoro frances, cuyo hecho fué justificado por la Compañía con el documento que acompañó, bajo el número 2, á su oficio de 14 de Febrero de 1871, por el que declaró el pagador en jefe del ejército frances, que en reembolso de esos 200,000 pesos, ó sea de 1.040,000 francos, habia recibido en diversos valores y en dinero efectivo la misma cantidad, quedando obligada la casa de los Sres. Barron, Forbes y Cª á reembolsar al Tesoro frances el importe de los valores ó efectos de comercio que daba en parte de pago, en caso de que por cualquier motivo no fueran cubiertos á su vencimiento. Esta comprobacion, en concepto del Ejecutivo, ha sido completa, y con vista de ella no ha debido insistir en el cargo de los 200,000 pesos referidos por la consideracion tambien, de que si hubieran quedado insolutos, los franceses no habrian dejado pendiente su cobro, sino que hubieran hecho efectiva la responsabilidad de los Sres. Barron, Forbes y Cª, ó hecho cargo de esa suma al gobierno de Maximiliano, como lo hicieron de las otras cantidades que suministraron con aplicacion á las obras del ferrocarril de Veracruz. No ha debido, pues, figurar esa partida, y no figura en efecto, entre las cargadas por el Ejecutivo, el que ha tenido el propósito, segun lo he dicho ántes, de proceder en este negocio con la severa rectitud del Magistrado, que no buscó obtener ventajas ilegítimas, sino procurar que el Erario nacional no perdiera ninguna cantidad de lo que justamente le pertenecia.

VI

RÉDITO DE LOS OCHO MILLONES DE PESOS.

Necesario es recordar en este lugar el sistema de subvencion, para la obra del ferrocarril de Veracruz, que adoptó el gobierno del general Comonfort. Para auxiliar la construccion de esa importante vía, creó un

fondo consolidado de ocho millones de pesos, representado en bonos que se denominaron «Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México,» los que se entregarian al concesionario y ganarian el interes de cinco por ciento anual (art. 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857). (Doc. núm. 3.) Para cubrir el capital y réditos en los plazos fijados por esa ley, se aplicó al empresario la mitad de lo que produjera en las aduanas marítimas el veinte por ciento del derecho de mejoras materiales (art. 20, decreto citado).

Con el objeto de no aumentar la deuda pública por la creacion de ese nuevo fondo, se convino que el concesionario entregaria en la Tesorería general, para su amortizacion, ocho millones de pesos en títulos de la deuda interior, cuyos réditos dejarian de causarse contra la Nacion, luego que se entregaran al Sr. Escandon los bonos del nuevo fondo. Este señor deberia hacer la entrega de esos títulos en los diversos plazos que fijó el art. 22 del decreto citado.

En el 38 de la concesion de 1861 (Doc. núm. 4), se ordenó que dicho señor enterara en la Tesorería general, dentro de cinco años, los cuatro millones de pesos, completo de los ocho millones de títulos de la deuda interior. De esta declaracion se infiere, que la ley daba por cumplida esa obligacion del concesionario respecto de los primeros cuatro millones de pesos en títulos, y en efecto, aparece por diversas constancias y asientos de la Tesorería general, el entero de esos primeros cuatro millones, en la forma siguiente:

1857.—Octubre 22.	Certificado de entero de la Tesorería, de esta fecha, y bajo las pólizas números 5,435 y 5,436.....	500,501 33
» 28.	Certificado de entero de la Tesorería, de esta fecha, y bajo las pólizas números 5,465 y 5,466.....	1,500 00
1861.—Octubre 22.	Certificado de entero de la Tesorería, de esta fecha, y bajo la póliza número 2,002.....	3.497,998 76
	Suma.....	4.000,000 00

El haber dado la ley de Abril de 1861 por enterados en esa fecha los títulos por 4.000,000 de pesos, cuando aparece que el Sr. Escandon no hizo el entero de la mayor parte de esa suma sino hasta el mes de Octubre de ese año, procede de que la Secretaría de Hacienda, á cargo entónces del Sr. D. Manuel Payno, habia celebrado contrato en 15 de Diciembre de 1857 con D. L. S. Hargous, de préstamo de una suma de dinero, obligándole en garantía tres millones y medio de pesos en bonos, los cuales, segun órden de esa fecha, habrian de tomarse de las primeras sumas que entregaria el Sr. Escandon en cumplimiento de la obligacion que se impuso. Este señor resistió hacer entónces esa entrega, por no haber vencido los plazos de su compromiso, y sostuvo su oposicion durante la época del gobierno reaccionario, el cual declaró, en Junio de 1859, que era nulo el contrato celebrado con el Sr. Hargous, y ordenó al Sr. Escandon que no entregara á éste los tres millones y medio de pesos en títulos de la deuda, sino á la Tesorería general.

Restablecido en esta capital el Gobierno constitucional, el concesionario entregó, como se ha dicho ántes, dichos títulos por la suma de 3.497,998 pesos 67 centavos.

En Febrero de 1863 celebró el Ejecutivo contrato con los Sres. T. Labadie y C.ª, por virtud del que, y mediante ciertas prestaciones de estos señores, se les hizo cesion del derecho que tenia el Gobierno para recibir del concesionario los cuatro millones de pesos en títulos de la deuda, completo de los ocho de que habló la ley de 61. Quedó cumplida esta prevencion, y T. Labadie y C.ª otorgaron recibo en forma al Sr. Escandon, de los cuatro millones referidos. Aparece, pues, que este señor cumplió con entregar la suma que ofreció, y no es dado al Ejecutivo investigar ahora la exactitud que tengan las aserciones que se han hecho, sobre si Labadie y C.ª hicieron por su propia cuenta, ó por la de otra persona, esa operacion.

En virtud de haber satisfecho el concesionario, mediante la entrega de esas diversas partidas de títulos, la obligacion que contrajo, dirigió diversas órdenes en las fechas respectivas la Tesorería general al notario público D. Ramon de la Cueva, para que cancelara la escritura de

14 de Setiembre de 1857, en la que se otorgó la obligacion y fianza para la entrega de esos títulos de la deuda, y esa cancelacion fué debidamente otorgada.

Quedó, pues, consumada de una manera definitiva la ejecucion del compromiso contraido por el concesionario y saldada su obligacion de entregar los títulos de la deuda interior, por ocho millones de pesos. El Ejecutivo ha debido respetar las resoluciones administrativas dictadas entónces, por no estar en sus facultades revisarlas ni modificarlas, y ha tomado como base inalterable en este negocio, la declaracion de que el concesionario habia satisfecho su compromiso en este particular.

Habiendo cumplido D. Antonio Escandon esa parte del contrato de 5 de Abril de 1861, el Ejecutivo no podia oponer la falta de cumplimiento de esas obligaciones, para negarse á satisfacer lo que debiera por su parte, ó lo que es lo mismo, no hay razon justa para desconocer el derecho del concesionario al abono de los réditos que ha solicitado, si no ha habido de su parte alguna falta en la entrega de la cantidad de títulos que prometió.

Los artículos 19 de la concesion de 31 de Agosto de 1857 (Documento número 3) y 18 de la de 5 de Abril de 1861 (Documento número 4), declararon que los ocho millones de pesos que se consignaban al concesionario, en cambio de igual cantidad de títulos de la deuda interior, que se obligó á presentar para su amortizacion, ganarian el interes de cinco por ciento anual, y se ha causado sin duda alguna á favor del concesionario este interes, miéntras no haya sobrevenido alguna causa que suspendiera ó extinguiera ese derecho. Esa causa debe fundarse en las mismas leyes de concesion, ó en las generales de la República, y el Ejecutivo ha examinado con especial atencion este punto.

Por el art. 16 de la concesion de 1861 se obligó el empresario á que, dentro del plazo de cinco años, estarian en uso público la parte de la ruta general y el ramal de ferrocarril entre esta ciudad y la de Puebla, y en el art. 23 se estableció que en caso de no cumplir esta obligacion, perderia el fondo especial que para el pago de réditos de los ocho mi-

llones de pesos de los nuevos bonos del camino de fierro, creó la misma ley.

Los trabajos de construccion deberian comenzar, cuando más tarde, á los dos meses de la fecha de la ley, y computando desde la espiracion de estos dos meses el plazo de los cinco años, resulta que vencieron en 5 de Junio de 1866. Sujetándose concienzuda y lealmente á las expresas disposiciones de esa concesion, no habria sido justo ni posible desconocer el derecho á los réditos, porque miéntras no hubiese fenecido el plazo de los cinco años que le fijó para la construccion del tramo referido, no habia razon para aplicar el artículo penal que hacia perder el nuevo fondo, creado para el pago de esos réditos. En los años de 1861 á 1865 estaba aún el concesionario dentro de ese término, y durante él corrieron, sin disputa, á su favor los réditos estipulados.

Pero aun cuando se sostuviera, lo que no encuentra el Ejecutivo establecido en los artículos de la concesion, para pretender que en esa época habia vencido el plazo de los compromisos contraidos por el empresario, le favoreceria sin embargo la disposicion expresa del art. 26 de la concesion de 1861, segun el que suspendian las obligaciones que contrajo, si sobrevenia fuerza mayor ó caso fortuito que le pusiera embarazo, y tambien si dejaba de percibir de las aduanas marítimas el veinte por ciento de mejoras materiales para el pago anual del capital y réditos de los ocho millones de pesos. La guerra civil primero y la invasion extranjera despues, mantuvieron á la República en general conmocion y alarma en los años de 1861 y siguientes, y el Estado de Veracruz fué el teatro principal de los sucesos de aquella época. Por haber sido éstos de notoria evidencia y conocidos del país entero, no ha habido para qué exigir comprobacion especial de ellos. La disposicion del citado art. 26, tanto por lo que respecta á la fuerza mayor provenida de la guerra, como por la falta de pago del veinte por ciento de mejoras materiales, favorecia por completo al concesionario, para que no se le computara, en los plazos de la ley, el tiempo en que no pudo construir el ferrocarril por los motivos expresados.

Se ha dicho alguna vez que si la fuerza mayor hacia suspender las

obligaciones del empresario, debia suceder lo mismo con la del Gobierno relativa al abono de réditos: esta exigencia no ha podido sostenerse á la luz de los principios generales de la legislacion y de las disposiciones particulares de la ley de concesion. Segun los primeros, aun cuando sobrevengan al deudor de un capital que causa intereses, sucesos desgraciados y casos fortuitos, no cesan de producir esos réditos y se siguen causando, hasta que de algun modo legal se amortice el capital de que proceden. En esta misma situacion se encontraba el Erario nacional, cuando se constituyó deudor de D. Antonio Escandon del capital de ocho millones de pesos que causaria el interes de cinco por ciento anual, por haber recibido de él una suma equivalente en la forma que ántes se ha dicho. Ninguna ley de crédito público ha prevenido, hasta ahora, que la Nacion dejaria de abonar intereses de su deuda, cuando sufriera casos fortuitos, accidentes de la guerra ú otros de fuerza mayor: esos intereses han seguido corriendo, no obstante las continuas desgracias públicas que han sobrevenido á la Nacion.

Y para que pudiera decirse al concesionario que la suspension de sus obligaciones motivada por el caso fortuito ó la fuerza mayor, era correlativa á la suspension de los pagos que el Gobierno debia hacerle, era indispensable que estuviera estipulado así expresamente en el contrato de concesion, y sólo de esta manera podria pasarse por la anomalía de que á un constructor de ferrocarril, contrariado por sucesos invencibles y perjudicado por sus consecuencias, se le privase de los auxilios fiscales.

Pero léjos de que se hubiese pactado esa correlacion entre la suspension de unas y otras obligaciones, figura un artículo expreso, el 39 de la concesion de 1861, que dice literalmente: «La suspension de los trabajos del camino, sin causa justa, trae consigo la suspension de pagos, tanto de réditos como de desamortizacion, por parte del Gobierno.» Luego cuando existe esa causa justa no se suspenden los pagos de los intereses, ni del capital. Hé aquí expresamente excluida la pretension de que el Gobierno deje de abonar esos réditos, cuando el empresario ha supendido los trabajos de construccion de la via por alguna causa

justa; y esto está fundado en verdad en los sanos principios de legislacion, conforme á los que sólo la inejecucion inexcusable é inmotivada del contrato, produce derecho en la otra parte, para suspender el cumplimiento de sus propias obligaciones, lo cual no es lícito, por supuesto, cuando esa inejecucion viene de una causa fundada y justa. Y adviértase que el citado art. 39 habla únicamente *de suspension*, no de negacion absoluta y perpetua del pago de los réditos. Por consiguiente, cuando los trabajos han continuado de nuevo, revive la causa de los réditos y el pago de éstos debe ponerse en corriente.

Miéntras permaneció el estado de guerra en la Nacion, y particularmente en los lugares donde debia construirse la via férrea, y miéntras el empresario estuvo sin percibir de las aduanas marítimas el veinte por ciento de mejoras materiales, tenia motivo fundado en los artículos de la concesion para no continuar los trabajos del ferrocarril, sin que entretanto dejaran de causarse á su favor los réditos de los ocho millones de pesos; y sin embargo, en 1863 y en los años siguientes construyó el tramó de la Tejería á Paso del Macho y el de México á Apizaco. Si el Ejecutivo ha cargado en su liquidacion lo que la Empresa recibió de las autoridades francesas y del Gobierno del Archiduque para la construccion de esa parte de la via, seria un contrasentido aplicarle las pérdidas que la ley imponia al concesionario para el caso que suspendiera los trabajos de construccion. El Ejecutivo hubiera cometido entónces la incalificable injusticia de cargar á la Empresa las cantidades con las que construyó esa porcion del camino y negarle los subsidios y derechos de la ley, como si nada hubiera construido. La lealtad y buena fe del Ejecutivo le han conducido á aplicar de una manera justificada los artículos relativos de la concesion, reconociendo al empresario el derecho á los intereses de los ocho millones de pesos durante el tiempo que se ha considerado subsistente la concesion, es decir, de Abril de 1861 á 23 de Enero de 1865 en que caducó.

Aunque con pena, ha tenido que separarse en este punto el Ejecutivo de la 2ª de las bases que dictó la Secretaría de Fomento á la Tesorería general en 15 de Febrero de 1872, para que practicara la liquidacion

de las cuentas con la Compañía del Ferrocarril Mexicano. Se dice en esa base que habiendo sobrevenido en los años de 1861 y 1862 graves acontecimientos políticos que produjeron la suspension del decreto de 5 de Abril de 1861, en ese intervalo de tiempo no se haria abono alguno á la Empresa por intereses pertenecientes al capital de los ocho millones, pues si en virtud de los motivos expresados de fuerza mayor cesaron los trabajos del ferrocarril, y la Compañía no dió el lleno debido á las obligaciones que le impuso el decreto de concesion, no hay razon para que sólo se consideraran subsistentes las que correspondian al Gobierno, y por lo mismo la Compañía no tenia derecho á que se le abonara la subvencion, miéntras las estipulaciones del contrato no habian podido tener efecto.

Reconociendo la Secretaría de Fomento que los sucesos políticos de los años citados constituyeron un caso fortuito ó de fuerza mayor que hizo suspender legítimamente la construccion del ferrocarril, venia á quedar el negocio bajo la aplicacion estricta de los arts. 26 y 39 de la concesion vigente entónces, y en consecuencia suspensas las obligaciones del empresario y en pié su derecho á la percepcion de los intereses, porque la paralizacion de los trabajos era justa y motivada. No se explica legalmente, por otra parte, cómo esos acontecimientos políticos produjeron la suspension de la concesion, cuando en ella misma estaba dispuesto que sólo las causas de caducidad podrian producir ese resultado y no los accidentes de fuerza mayor, que previó en su art. 26, sin añadir que por ellos se suspenderian tambien las obligaciones del Gobierno y los demas efectos de la concesion. Esta continuó vigente no obstante la guerra extranjera, y no necesito de repetir en este lugar que esa desgracia pública, ni por las leyes generales, ni por las particulares de concesion, podria producir el resultado legal de que el Erario no estuviese obligado á pagar sus adeudos de capital é intereses, aun cuando el contratista de alguna obra pública no pudiera ejecutar por ese impedimento superior las obras á que se hubiese obligado.

Estos principios fueron seguidos por la misma administracion que dictó las bases de 1872 de que me acabo de ocupar, pues por la Secreta-

ría de Hacienda fijó, en 24 de Diciembre de 1867, las reglas á que deberia acomodarse la liquidacion con la Empresa del Ferrocarril Mexicano. Dijo entónces expresamente, que si lo recibido por la Compañía era superior al *importe de los réditos*, lo pagaria en acciones, ó con la cantidad proporcional de la subvencion de 560,000 pesos anuales. Luego segun este acuerdo, debian abonarse á la Empresa todos los réditos estipulados en la concesion, puesto que no excluyó algun período determinado, y por el contrario, resolvió que seria deudora al Erario sólo en el evento de que el monto de esos réditos fuere inferior al de las cantidades que hubiera recibido. Estuvo, pues, bien clara y manifiesta la decision del Gobierno del Sr. Juarez en favor del abono de los intereses al concesionario, comprendiendo aun los años de 1861 y 1862 que excluyó despues la Secretaría de Fomento; y el liquidatario que en aquella primera época se nombró para glosar las cuentas de la Empresa, Sr. Zambrano, entendió en esos términos el acuerdo de la Secretaría de Hacienda, pues segun dejo asentado en la parte relativa de esta comunicacion, abonó en su liquidacion todos los intereses vencidos desde la expedicion de la ley de 1861.

La Tesorería general ha hecho notar, en el informe que elevó en 1º de Mayo de este año á la Secretaría de Hacienda, el desacuerdo que existe entre las resoluciones de 24 de Diciembre de 1867 y de 15 de Febrero de 1872, y se pregunta cuál de las dos deberá estimarse más acertada. Contestó que lo que esté más conforme con la ley de concesion, é invocando los arts. 26 y 39 de ésta, concluye que por virtud del caso de fuerza mayor y de la falta de percepcion por el concesionario del fondo que se le asignó, no procedia la suspension de pago de intereses. El Ejecutivo tomó en consideracion ese informe de la Tesorería general, para resolver el presente punto de la liquidacion en los términos que lo ha hecho; y si no permitió que circulara entónces esa pieza oficial, á pesar de haber sido impresa con los documentos anexos, no fué porque contrariara los intereses del Erario, y el Ejecutivo tuviera empeño en favorecer los de la Empresa, como se ha llegado á sospechar por algunos, sino porque resolviendo en los términos que he dicho la cues-

tion de réditos, no queria el Ejecutivo que los concesionarios dieran indebida latitud á las apreciaciones de la Tesorería, para apoyar su inconformidad con la liquidacion que se estaba practicando.

De la última parte del art. 19 de la concesion de 11 de Noviembre de 1868, se ha derivado una objecion contra el abono de los intereses. Dice así: «Dentro de ocho meses la Compañía entregará en la Tesorería general los bonos y cupones que por el fondo de ocho millones se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al art. 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857 y que no tiene fuerza ni valor alguno.» Si la Empresa debia devolver el título legal que tenia para cobrar los réditos y era declarado sin fuerza ni valor, fué extinguido el derecho que ese título representaba, al decir de los opositores.

Para precisar debidamente la contestacion á este argumento, conviene volver la vista á las concesiones de 1857 y de 1861. Por ambas debia recibir del concesionario la Tesorería general, títulos de la deuda interior por ocho millones de pesos, y en cambio se creaba un nuevo fondo consolidado por la misma suma, representado por bonos con sus cupones de réditos, que se entregaban al concesionario y para cuya amortizacion se consignó el pago del 20 por 100 de mejoras materiales que se recaudaba en las aduanas marítimas. ¿En qué consistió esta operacion practicada por las leyes de concesion? Lo explicó claramente el Sr. Iglesias en la Cámara de diputados en la sesion del dia 13 de Abril de 1868. «La operacion, dijo, consistia en hacer de pago privilegiado, una parte de la deuda interior, aumentando en un 2 por 100 el interes que ganaba,» y agregó despues: «En la combinacion de 1857 no se trató de preferir sin fundamento un crédito de ocho millones, para pagarlo con aumento de intereses. Lo que se quiso entónces, como se ha querido despues, fué facilitar la ejecucion de una obra importantísima para el porvenir del país, por medio de la subvencion que se estimó necesaria. Esa subvencion hubiera podido darse en la misma cantidad que se señaló, ó en otra menor ó mayor, sin necesidad de amortizar una suma equivalente de la deuda nacional. Se adoptó el medio de tal amortizacion, por conseguirse así la doble ventaja de fa-

cilitar la ejecucion del ferrocarril, y de desahogar al Erario de un gravámen de consideracion. Respecto de este último hay que advertir, que si bien los títulos de la deuda interior corrian en 1857, y corren todavía, á precios bajos, para el Erario representaban su valor nominal. Además, el pago de sus réditos era obligatorio. Si no se ha hecho, ha sido por las escaseces del tesoro público, no por falta de derecho para cobrarlo en los tenedores de esos títulos. Era, de consiguiente, una ventaja bastante apreciable la de amortizar ocho millones de la deuda nacional consolidada con sus cupones respectivos.»

Los bonos y cupones fueron una constancia que se entregó á D. Antonio Escandon, de que la Nacion le era deudora de ocho millones de pesos y sus réditos. Ese fondo estaba *representado* por esos bonos, dijeron el art. 19 de la concesion de 1857 y el 18 de la de 1861. Y, cuando desaparece el título ó papel que representa la deuda, ¿se extingue irremediablemente la deuda misma? ¿No existe una separacion bien marcada entre el crédito del acreedor, y la constancia ó comprobacion de su existencia? La ilustracion de las Comisiones de Hacienda y Puntos constitucionales, me excusa de desarrollar la teoría legal de que la deuda subsiste en pié y es reclamable, aun cuando hayan desaparecido algunos de los títulos ó documentos otorgados por el deudor, si el acreedor cuenta con otros medios de prueba adoptados por la ley.

Esta teoría, cierta é indiscutible en principio general, es de incontrovertible aplicacion cuando son varias y no una sola las constancias de la obligacion: suprimida una de ellas, es exigible, mediante la otra, el pago de la deuda. Las concesiones de 1857 y de 1861, consignaron, en sus artículos tantas veces citados, el compromiso que contrajo la Nacion de pagar al empresario la suma de ocho millones y los intereses del cinco por ciento, y en el art. 19 de ambas se agregó: que el Supremo Gobierno se comprometia solemnemente á que ese pago se haria siempre leal y cumplidamente, sin sujetarlo jamas á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decretare ó conviniera respecto de la deuda nacional. ¿Qué otro comprobante más cabal y solemne, que esa ley - contrato, necesitaba el concesionario para exigir

la cumplida satisfaccion de las promesas hechas por su contratante? Quiere esto decir, que la Nacion consignó de dos maneras la deuda que contrajo: en los bonos que expidió y en la ley que promulgó; y si la de 1868 retiró una de ellas, por los motivos que expondré en seguida, dejó la otra en toda su plenitud, y no hizo lo que necesitaba hacer para suprimir tambien, que era derogar expresamente, con acuerdo de su contratante, las cláusulas relativas en que consignó la deuda y las condiciones de su pago. Por el contrario, ratificó el vigor y efectos de esas estipulaciones, puesto que confirmó el art. 1º del decreto de 27 de Noviembre de 1867, en que se reconocia á la Empresa del ferrocarril como poseedora legítima de esas concesiones de 1857 y de 1861.

¿Qué otro título ó constancia tienen hoy las diversas empresas ferrocarrileras, para cobrar al Erario las subvenciones y las demas prestaciones que sus concesiones les otorgan? Nada más que las leyes en que éstas se contienen, y el Gobierno no nececita expedir bonos, ni título alguno por separado de ellas, para que se tenga fe en el cumplimiento de su obligacion de pagar. Esta práctica, saludable para el buen crédito y la dignidad nacional, fué la que quiso fundar el Congreso de 1868, cuando previno que se retiraran de manos del concesionario los bonos y cupones que habia recibido, bastando que quedara consignado en la ley que expidió, que la Nacion pagaria á la Empresa concesionaria la subvencion de los ocho millones de pesos y de los réditos futuros, todo lo que hace la suma de catorce millones, pagaderos en veinticinco anualidades. Si además de esta solemne declaracion de la ley se hubieran dejado en poder del concesionario los ocho millones en bonos y sus cupones, habria resultado duplicidad en los títulos de pago, y para evitar esto que se estimó ofensivo al crédito nacional, y obedeciendo, por otra parte, á la prevision de evitar el inconveniente de que fuesen negociados esos bonos, y la Nacion quedase obligada para con los terceros tenedores de ellos, á la vez que estuviese pagando la subvencion con arreglo á la ley, se apresuró el Congreso á disponer que fueran retirados de la circulacion esos títulos, para ser debidamente inutilizados.

La historia parlamentaria de 1868 revela cuáles fueron los motivos de la disposicion que estoy analizando, y persuade de que la mente de ésta no fué quitar á la Empresa los derechos que habia adquirido, por sus contratos anteriores, respecto del abono de los intereses. La iniciativa de que se devolviesen los bonos y sus cupones vino de la misma Compañía concesionaria.

En la sesion del 17 de Abril de aquel año, el Secretario de Fomento dijo á la Cámara: que como resultado de las gestiones del Ejecutivo, la Empresa habia convenido en hacer algunas modificaciones á la concesion de 27 de Noviembre de 1867, y dió lectura al acta en que se habian consignado. El art. 7º de ella dice á la letra: «El agente de la Compañía se compromete á entregar en la Tesorería general, para fin de este año, los bonos por ocho millones que se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al artículo 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857, los cuales no tienen fuerza ni valor alguno.» Aunque esa cláusula no lo mencionó expresamente, los cupones de réditos quedaron comprendidos en la devolucion que se ofrecia, como lo aseguró el Secretario de Relaciones á la misma Cámara, al explicar el sentido de esa cláusula.

Pues bien, ese compromiso de la Compañía no importó una renuncia por su parte á los intereses ya vencidos, porque no se expresó así en la cláusula, como era necesario, y porque el mismo Secretario de Relaciones dijo en aquella sesion, explicando el sistema de subvencion adoptado por el decreto de 27 de Noviembre de 1867, lo siguiente:

«La subvencion de $ 560,000 fué estipulada desde el principio de este negocio: el Gobierno, por consiguiente, no ha hecho más que ratificar lo que otros concedieron, no ha hecho más que partir de todas las bases y estipulaciones establecidas de antemano, sin trasformarlas. No puede deducirse de aquí un cargo para el actual gabinete. Hoy, sin embargo, se ha mejorado esa subvencion. Estaba establecido que cuando las cantidades que se exhibieran por el Gobierno no alcanzasen á $ 400,000, *se aplicasen al pago de intereses* y no al total de la subvencion. Esto mismo sucedió en los diez años anteriores; de modo que todo lo entregado *hasta ahora es dinero perdido para la Nacion, puesto que se ha apli-*

cado al pago de intereses. Por el decreto de 67 cesa la obligacion que el Gobierno tenia de pagar réditos, y por consiguiente, las sumas que se exhiban amortizan el capital.»

Estos conceptos fueron reproducidos en la comunicacion que la Secretaría de Fomento dirigió al Congreao en 28 del mismo Abril, sometiendo á su consideracion las modificaciones hechas por la Compañía, y en la parte relativa dijo: «La base de la subvencion de 1861 la forma el fondo consolidado de la deuda pública, por valor de ocho millones de pesos, con un rédito de cinco por ciento anual, que tenia consignado para amortizacion del capital y pago de réditos, $560,000 cada año; pero no *habiéndose cubierto ni el rédito de ese capital*, resulta que despues de seis años de hecha la concesion, el Gobierno deberia, hoy, lo mismo que el 5 de Abril de 1861, es decir, $8.000,000, con el interes del cinco por ciento, *más los réditos atrasados*, no obstante que el Tesoro público ha pagado en dicho período de tiempo la cantidad de $1.180,535, sólo del veinte por ciento de mejoras materiales.»

La Comision respectiva dictaminó, en 23 de Mayo de aquel año, sobre las expresadas modificaciones, reproduciendo la sétima de las propuestas por la Compañía.

Despues de la prolija y empeñada discusion que sufrió ese dictámen, constituyó en su mayor parte lo que es hoy la ley de 11 de Noviembre de 1868, cuyo art. 19 contiene la condicion de devolucion, por el concesionario, de los bonos y sus cupones. No puede caber duda alguna de que no estuvo en la mente del Congreso despojar á la Empresa del derecho que habia adquirido á los intereses vencidos de 1º de Marzo de 1861 en adelante, sino únicamente aceptar la buena disposicion con que ésta prescindió de la garantía de esos bonos y cupones para cobrar la subvencion al Erario nacional; y así como el acreedor que consiente en cancelar una hipoteca, una fianza ú otra garantía que se le hubiese dado para seguridad de su crédito, no se entiende jamas que ha renunciado á cobrar la suma debida, de la propia suerte, cuando la Compañía concesionaria prescindió de esos bonos y cupones, que constituian una garantía ó seguridad para el pago de las cantidades que represen-

taban, no renunció al derecho de cobrar éstas directamente al Erario nacional, sin necesidad de esos títulos representativos. No necesito empeñarme más en la demostracion de este punto, porque lo expuesto produce conviccion plena en todo ánimo recto y despreocupado.

Se ha dicho que si el Ejecutivo abonó á la Empresa los intereses que figuran en la liquidacion, debió haber cargado los correspondientes á las sumas que el Sr. Escandon recibió de las autoridades francesas para la construccion del tramo de Paso del Macho, y que este olvido constituye uno de los cargos legítimos contra esa liquidacion. Para desvanecerlo me bastará hacer una breve observacion.

¿Por qué se abonan al concesionario los intereses del cinco por ciento desde 1º de Marzo de 1861? Porque lo dispusieron así expresamente la concesion de ese año y la de 1857; ó en otros términos, porque en esas convenciones se estipuló expresamente el abono de esos réditos. Luego para hacer lo mismo con los de las sumas dadas por los franceses, habria sido preciso fundarse en alguna estipulacion del contrato, porque es bien conocido el principio de que sólo hay derecho para cargar réditos, cuando se ha estipulado, ó cuando la ley lo ordena, en castigo de la mora del deudor. Ni en uno ni en otro caso se ha encontrado el asunto presente, y el Ejecutivo, cuyo deber estricto ha sido aplicar las leyes vigentes y exigir el cumplimiento de los derechos justos y legítimos de la Nacion, no ha debido procurar exacciones que no eran fundadas y que no derivaban de un título legal. Así como ningun tribunal habria podido resolver que existia causa legítima para cargar intereses de las sumas recibidas por el concesionario en 1862 y 1863, con aplicacion á las obras del camino, tampoco el Ejecutivo, que debia proceder con la misma justificacion, podia cargar esas sumas que no eran debidas.

Ellas fueron suministradas al concesionario, á título de la subvencion que debia recibir para construir la via férrea, y fueron un suplemento de las cantidades que, segun las leyes de concesion, debia recibir de las aduanas por el veinte por ciento de mejoras materiales: y tan fué así, que en el contrato que celebró con las autoridades francesas en

23 de Diciembre de 1862, y en la cláusula XIII del de 8 de Setiembre de 1863, estipuló que cubriria las sumas que en virtud de ellas recibiese, con los derechos de las aduanas, consintiendo en hacer á este efecto la delegacion necesaria. No se convino, en ninguna de esas concesiones, que el Erario cargaria intereses de las cantidades que diera por el título expresado, y aunque las anticipara, no daba esta circunstancia derecho á esos réditos, porque el deudor que anticipa cantidades á cuenta de los intereses que debe, sin estipulacion expresa, no puede abonarse réditos sobre ellos.

No solamente ahora, sino tambien con anterioridad, ha examinado el Ejecutivo este punto y lo ha resuelto en el sentido que dejo expuesto.

En la cuenta que produjo la Tesorería general en 30 de Agosto de 1871, cargó el rédito de cinco por ciento anual desde 27 de Mayo de 1865 hasta 30 de Junio de 1870, apoyándose en que debiendo pertenecer á la nacion el tramo de Paso del Macho, por haber sido construido con dinero de los franceses, y declarada sin embargo su propiedad á favor de la Compañía por el art. 3º del decreto de 27 de Noviembre de 1867, los rendimientos de la explotacion debian pertenecer al Erario, y no siendo posible liquidarlos, los calculaba equivalentes al dicho interes. La Secretaría de Fomento no aceptó estas teorías, y en las bases que dictó en 1872, dijo en la primera, resolviendo este punto, lo siguiente:

«La cantidad de que se acaba de hablar (la dada por los franceses), la estima el Gobierno como subvencion recibida por la Empresa, y por lo mismo no debe figurar en la cuenta la partida correspondiente á los intereses producidos por aquella.»

Esta es la aplicacion de los principios que he expuesto sobre el particular, y habiéndolos estimado de recta justicia la Tesorería general, modificó sus apreciaciones, en términos que no hizo ya cargo ninguno de esos réditos, en la liquidacion definitiva que formó en 21 de Febrero de 1872.

El Ejecutivo, á la vez que debia admitir el abono de los intereses estipulados en las concesiones, ha debido examinar hasta qué época eran de computarse, es decir, hasta cuándo estuvieron en pié los con-

tratos que contenian esa estipulacion. La Compañía poseedora de esas concesiones celebró nuevo convenio en 23 de Enero de 1865 con el Gobierno del Archiduque Maximiliano, y esta circunstancia importó la anulacion de las concesiones anteriores por voluntad misma de la Empresa, y por la declaracion de los artículos relativos á las causas de caducidad. Para esa Empresa, despues del 23 de Enero citado ya no estaban vigentes esas concesiones, y como eran las únicas que reconocia el Gobierno de la República, éste no podia pasar por el abono de intereses, más que por el tiempo que estuvieron en vigor. Por esta razon, ese abono comprende en la liquidacion formada por la Secretaría de Hacienda, el único período de 1º de Marzo de 1861 á 23 de Enero de 1865.

No creyó el Ejecutivo que debia fijar como término de esos réditos la fecha de los contratos del concesionario con las autoridades francesas, porque diré una vez más, que el Ejecutivo no ha tenido otra mision en este asunto, que aplicar netamente las leyes vigentes, sin poder calificar su razon, ni ménos dictar disposiciones nuevas en la materia. Está en pleno vigor el art. 1º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, que fué declarado subsistente en sus propios términos por la ley del Congreso de la Union, de 11 de Noviembre de 1868. En ese art. 1º se declara: que la Compañía poseedora de las concesiones de 1857 y 1861 incurrió en pena de caducidad *por haber celebrado* el convenio de 25 de Enero de 1865 con el Gobierno que pretendió establecer la intervencion francesa. Si la ley vigente ha hecho esa declaracion, no estaba ahora en las facultades del Ejecutivo hacerla contraria, y puesto que aquella consideraba á la Compañía como poseedora de esas concesiones hasta la fecha de su contrato con Maximiliano, el Ejecutivo, sin violar esa ley, no podia declarar que la Empresa las perdió ántes, y que dejó de ser poseedora de ellas desde Diciembre de 1862.

No puede presumirse que la administracion del Sr. Juarez y el Congreso de 1868 se desentendieron del hecho de haber tratado el Sr. Escandon con los franceses, en 1862 y 1863, para dejar sin resolucion el punto de si desde entónces existió la caducidad, tanto porque esa administracion y ese Congreso conocieron perfectamente esos contratos, co-

mo porque resultaria la inexplicable anomalía de que la Empresa, á pesar de la revalidacion de sus títulos, quedaba sujeta aún al vicio de caducidad que se hacia derivar de aquellos contratos, es decir, que era y no era al mismo tiempo, y que no considerándola lavada de la mancha procedente de los convenios con el invasor, no era poseedora legítima de las franquicias y derechos todos de la concesion y del camino ya construido y que hubiere de construir en adelante. Contra estas suposiciones existen las declaraciones de la ley y los multiplicados actos de los poderes públicos, que desde 1868 hasta la actualidad, han estado tratando con la Compañía del ferrocarril, como restablecida en el pleno goce de los títulos de concesionaria, y eximida de las consecuencias de los hechos pasados en la época de la intervencion y del Imperio.

He dicho que la administracion del Sr. Juarez tuvo conocimiento perfecto de lo que ocurrió entre el empresario y las autoridades francesas en 1862 y 1863. Pruébalo evidentemente el oficio de la Secretaría de Hacienda, de 24 de Diciembre de 1867, que al fijar las bases de la liquidacion, dijo: que viniendo las dificultades de ésta, muy particularmente de las cantidades que hubiere entregado la intervencion francesa, las diferencias que se suscitaren acerca de este punto, se someterian á árbitros, si no se allanaban en lo particular entre el Gobierno y el Sr. Escandon; y sin embargo, esa administracion no creyó que el concesionario hubiese incurrido por esos contratos en la pena de caducidad.

El Congreso conoció tambien esos antecedentes. Sin referirme para demostrarlo, al cumuloso expediente sobre el Ferrocarril de Veracruz, que la Secretaría de Fomento remitió á aquel Congreso, y sin invocar otros testimonios, me bastará referirme al discurso del Sr. Iglesias que ántes he citado. Entre otras cosas dijo lo que sigue:

«Lo que D. Antonio Escandon recibió, segun los datos que hasta la fecha se han tenido á la vista, asciende á ménos de 350,000 pesos, á lo que hay que agregar lo que corresponda cargarle por el tramo de ferrocarril que construyeron los franceses.

«En lo concerniente á ese tramo, está ya acordado de una manera

terminante, que el dinero empleado para construirlo, ya sea que saliese directamente de las arcas nacionales, ó ya de las arcas francesas, debe quedar, no en beneficio de un particular, no en beneficio de una Compañía, sino en beneficio único y exclusivo del Erario mexicano.»

El Sr. Peña y Ramirez, uno de los impugnadores de la concesion otorgada á la Compañía, hizo mencion pormenorizada en la sesion de 7 de Abril de ese año, de las cuentas relativas á las cantidades entregadas por los franceses, y al costo de la construccion del tramo de Paso del Macho, y el Congreso quedó impuesto de los pormenores de este asunto. Refiriéndose á ese pasaje del discurso de aquel diputado, dijo el Sr. Iglesias: «Ha observado el C. Peña y Ramirez, que en la cuenta presentada á nombre de Escandon al C. Zambrano, respecto del tramo de que se trata, figuran contrapartidas que pueden calificarse como inadmisibles. Este punto, lo mismo que todos los demas relativos á la liquidacion, quedará depurado á su debido tiempo. . . . . .»

Tal vez el Congreso no se determinó á variar lo decidido en la ley del Sr Juarez, ni á determinar que la caducidad sobrevino, no en 1865, sino desde 1862, porque el empresario sólo contrató con los franceses la manera de recibir cantidades en dinero efectivo, para impulsar las construcciones del camino, y que habian de ser reembolsadas con las que tenia derecho á percibir de las aduanas, sin romper sus títulos de concesionario por una ley de la República, y apoyándose precisamente en ellos. El caso era diverso de los que se aliaron al invasor para suministrarle auxilios y recursos durante su permanencia en el país. La construccion del ferrocarril, aunque por entónces servia para facilitar las operaciones del invasor, quedaba como una mejora permanente despues de expulsado éste del territorio nacional, y no habria sido popular la severidad con que se hubiera tratado al constructor de una mejora material, como no lo fueron otros varios que las fundaron en el país á la sombra de la intervencion y del Imperio, por la consideracion de que eran de resultados benéficos y permanentes para la Nacion.

El Ejecutivo no podia pasar sobre todos los antecedentes administrativos y parlamentarios que van relacionados, para declarar que ca-

ducaron desde 1862 las concesiones del Sr. Escandon, y computar hasta esa fecha el abono de los intereses. Y ménos podia privarlos de ellos como pena de un delito político, cuando está vigente en la actualidad la ley del Congreso de la Union, que amnistió, con pocas excepciones, á todos los que hubiesen incurrido en las penas decretadas para esos delitos.

El Ejecutivo ha tenido que ser fiel ejecutor del art. 1º del decreto de 27 de Noviembre de 1867, fijando el 23 de Enero de 1865 como época de la caducidad y como término del abono de intereses, no porque tenga el ánimo de aplicar como pena la privacion de los correspondientes á la época posterior, sino porque diciéndose en ese artículo que la Compañía empresaria era indultada de la caducidad, bajo las condiciones expresadas en la misma ley, no hay en ella ninguna que conceda el derecho á los réditos por la época posterior á la caducidad.

Debo desvanecer tambien la observacion que tiende á modificar esa cuenta de intereses, por el tiempo en que el Sr. Escandon no habia enterado en la Tesorería general los ocho millones de títulos de la deuda, diciéndose que el Erario se gravaba á la vez, con los réditos que éstos causaban á favor de los tenedores, con arreglo á las leyes de crédito público, y con el cinco por ciento que corria á favor del concesionario. En la ley de 1861 se previó este inconveniente y se le aplicó el debido remedio, disponiendo, en su art. 38, que esos títulos no ganarian rédito alguno contra la Nacion, sino hasta el 31 de Agosto de 1857. En nada influia, pues, que estuviesen ó no en la Tesorería general, una vez que no habian de devengar réditos desde la fecha expresada. Esto sin considerar que el Sr. Escandon cumplió con entregar en la Tesorería el completo de esos ocho millones, aun ántes del plazo que se le fijó en el artículo citado.

Para terminar este punto y explicar á la vez el juicio que tenia formado la administracion que expidió la concesion actual, trascribiré el siguiente pasaje del discurso ántes citado del Sr. Iglesias: «El decreto de 27 de Noviembre de 1867 ha introducido la reforma importantísima de consignar en su art. 19, que la cantidad de $560,000 anuales se dará

por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. La utilidad para el Erario de este cambio, es bien fácil de comprender.»

«Como las escaseces de las arcas públicas no han permitido ir entregando la cantidad anual estipulada, y como por las prevenciones de los decretos de 1857 y de 1861, lo *recibido por el concesionario debia aplicarse primero al pago de réditos* y luego á la amortizacion del capital, el resultado natural é inevitable de estos antecedentes ha sido el de que, *no habiendo alcanzado lo que del Erario se ha percibido, ni siquiera para el pago del interes, el capital se ha venido conservando intacto y siempre con causa de réditos.*»

«Esto explicará al C. Mendiolea lo que tanto le ha llamado la atencion, de que se diera ahora por sesenta leguas lo que ántes se daba por cien. Segun los decretos de 57 y de 61, la subvencion de $560,000 anuales no se daba por tal ó cual número de leguas, se daba para que fuese aplicada *al pago de réditos en primer lugar*, y á la amortizacion, en segundo, de un fondo consolidado de $8.000,000.»

Dos conceptos importantes se desprenden de esta exposicion: el primero, que las cantidades entregadas al concesionario, eran de aplicarse primeramente á la amortizacion de los réditos que se habian causado en la época anterior á la caducidad de las concesiones de 57 y de 61; y el segundo, que la concesion de 1867 varió este sistema para no hacer interminable la cuenta de réditos por todo el tiempo que las escaseces del Erario no permitieran pagar el capital. La subvencion consistia, pues, en una cantidad determinada de 14.000,000 de pesos, pagadera en anualidades de 560,000 *sin causa de réditos*, como lo dispuso el art. 19 de la concesion de 1867. Esto prueba que anteriormente se habian causado, porque á no ser así, estaba por demas esta advertencia de la ley.

VII

CONCLUSION.

Las operaciones que quedan explicadas en los párrafos precedentes y que se reasumen en la última cuenta que ha formado la Secretaría de Hacienda, no dejaron duda alguna de que el Ejecutivo no ha tenido necesidad de celebrar una transaccion con la testamentaría del Sr. Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano. En desempeño de su deber ha inquirido con imparcialidad y rectitud todos los antecedentes del negocio, para formar juicio perfecto sobre los derechos del Erario nacional: no ha omitido diligencia alguna para poseer la verdad en el negocio: ha empleado varios meses en discusiones en el seno del Gabinete, para precisar los derechos del Erario y los cargos y abonos justos y legítimos que la liquidacion debia contener; y con el deseo de no imponer exacciones indebidas á la Empresa, pero con el propósito firme de no sacrificar ni aun la más pequeña cantidad que pertenezca á la Nacion, formó, con acuerdo unánime de la Secretaría del Despacho, la cuenta definitiva inserta en el acta de 29 de Octubre último. (Doc. núm. 25.)

Si la testamentaría del Sr. Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano no se hubieran conformado con ella, habria tenido que seguirse el juicio de liquidacion promovido ante la Corte de Justicia, y se hubieran sostenido en él todos los derechos del Erario; pero como los interesados, consultando su propia conveniencia y la utilidad de consolidar su crédito amenazado por las cuestiones de la liquidacion, aceptaron la que formó el Ejecutivo, éste ha conseguido llegar brevemente al resultado que se habria obtenido en el litigio despues de un largo período de tiempo, y tiene la persuasion de que ha salvado cuanto al Erario correspondia en el negocio. El fallo respetable que acaba de

pronunciar la 2ª Sala de la Corte Suprema de Justicia poniendo término á ese juicio, de conformidad con la peticion del Sr. Procurador general, consolidará este juicio del Ejecutivo. (Doc. núm. 29.)

Cree que está en sus facultades administrativas la de transigir las cuestiones dudosas y difíciles del Erario, cuando concurre la buena disposicion de sus deudores, porque se complicaria la Administracion pública hasta el extremo de hacer imposible la recaudacion de los caudales y la erogacion oportuna de los gastos públicos, si cada vez que ocurre una dificultad ó duda fundada, tuviera que paralizar su accion y esperar la terminacion de un largo litigio por medio del fallo de los Tribunales. El poder administrativo debe salvar por medio de un arreglo transactorio ó de la manera más conveniente, lo que embarace la marcha de la Administracion pública, puesto que ella no puede paralizarse, miéntras que por las formalidades de un juicio sea removida la cuestion ó disputa que se ofrezca. Pero el Ejecutivo no ha tenido necesidad de usar en el presente negocio de la facultad de transigir, porque el estudio concienzudo que ha hecho de él, le hizo percibir con claridad los derechos de la Nacion y no tenia para qué sacrificar ninguna parte de ellos. Los redujo á cifras en la liquidacion que practicó, y la conformidad de los interesados ha permitido que se hagan efectivos esos derechos desde luego.

La manera de amortizar el saldo de $1.481,614 03 cs. que se ha convenido en el acta de 27 de Octubre último, es la misma que estaba acordada por la administracion del Sr. Juarez desde 24 de Diciembre de 1867; es decir, su descuento de la subvencion decretada á favor de la Compañía.

Se ha descontado ya el saldo referido de la cantidad de la subvencion vencida que el Erario debia pagar á la Empresa, y en consecuencia quedan finiquitadas sus cuentas con la Nacion por el período de 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867 y sin responsabilidad entre sí.

La importancia del negocio de que se trata, para el que ha sido necesario rever expedientes que existen en otras Secretarías de Estado,

han motivado la demora en el envío de esta comunicacion; pues he querido no omitir nada de lo que á él concierna y agregar los documentos respectivos, con lo que creo haber obsequiado los deseos de las Comisiones que vd. dignamente preside y cumplido á la vez con el acuerdo expreso del Presidente de la República.

México, Noviembre 20 de 1880.—*Felipe B. Berriozábal.*—C. Presidente de las Comisiones unidas de Hacienda y Puntos constitucionales de la Cámara de Senadores.—Presente.

DOCUMENTOS QUE SE CITAN.

Documento núm. 1.

Congreso de los Estados-Unidos Mexicanos.—Cámara de Senadores.—Comisiones unidas de Hacienda y Puntos constitucionales.—Habiendo pasado al estudio de las Comisiones unidas de Hacienda y Puntos constitucionales el proyecto de ley presentado por varios Senadores sobre ser revisable por el Congreso la transaccion ó liquidacion hecha entre el Ejecutivo y la Compañía del Ferrocarril Mexicano, he de merecer á vd. se sirva remitir cuantos datos haya tenido presentes para el arreglo de esta liquidacion, á fin de que en vista de ellos resuelvan las citadas Comisiones lo que juzguen más conveniente.

Libertad en la Constitucion. México, á 29 de Octubre de 1880.—*B. Arriaga.*—Al Secretario de Estado y del Despacho de Gobernacion.—Presente.

Es copia. México, Noviembre 9 de 1880.

Documento núm. 2.

Pido al Senado que se sirva tomar en consideracion el siguiente proyecto de ley:

Es revisable por el Congreso la transaccion ó liquidacion hecha en-

tre el Ejecutivo y la Compañía del Ferrocarril Mexicano. Sin tal requisito, no surtirá dicha liquidacion ó arreglo ningun efecto legal.

Sala de sesiones de la Cámara de Senadores, Octubre 28 de 1880.—*Arriaga.*—Una rúbrica.—*G. Raigosa.*—Una rúbrica.—*Francisco de Paula Rodriguez.*—Una rúbrica.

Al márgen: Octubre 28 de 1880.—A las Comisiones de Hacienda y Puntos constitucionales.—*Hornedo.*—Una rúbrica.

Documento núm. 3.

Se encuentra en el lugar correspondiente de este tomo, segun su fecha 31 de Agosto de 1857, y marcado con el núm. 58.

Documento núm. 4.

Se encuentra en el lugar correspondiente de este tomo, segun su fecha 5 de Abril de 1861, y marcado con el núm. 74.

Documento núm. 5.

Se encuentra en el lugar correspondiente de este tomo, segun su fecha 8 de Setiembre de 1863, y marcado con el núm. 97.

Documento núm. 6.

Se encuentra en el lugar correspondiente de este tomo, segun su fecha 26 de Enero de 1865, y marcado con el núm. 107.

Documento núm. 7.

Se encuentra en el lugar correspondiente de este tomo, segun su fecha 27 de Noviembre de 1867, y marcado con el núm. 174.

Documento núm. 8.

Se encuentra en el lugar correspondiente de este tomo, segun su fecha 11 de Noviembre de 1868, y marcado con el núm. 188.

Documento núm. 9.

«Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.— Seccion 5ª— Debiendo D. Antonio Escandon presentar las cuentas relativas á las diversas sumas que recibió del Erario nacional, por el veinte por ciento de mejoras materiales, con arreglo al decreto de 5 de Abril de 1861, y por el quince por ciento que estableció el decreto de 8 de Abril del mismo año, á contar desde 1861 hasta 1864, en que pasó la concesion á una Compañía inglesa, se observarán en este negocio las reglas siguientes:

«Si de lo recibido por Escandon resultare alguna cantidad superior al importe de los réditos, hasta el 31 de Diciembre de 1864, en que comienza la cuenta de la Compañía inglesa, lo pagará con acciones si corresponde al quince por ciento decretado en 8 de Abril de 1861, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que, por veinticinco años, debe darse de quinientos sesenta mil pesos ($560,000) á la Compañía poseedora del privilegio, por decreto de 27 de Noviembre último.

«Viniendo las dificultades de la liquidacion, muy particularmente de las cantidades que hubiere entregado la intervencion francesa, las diferencias que se suscitaren acerca de este punto, si no se allanaren en lo particular, entre el Gobierno y D. Antonio Escandon, se someterán á árbitros amigables componedores, con arreglo á lo prevenido en el decreto de 5 de Abril de 1861.

«Por acuerdo del C. Presidente lo comunico á vd., para que á nombre de su representado exhiba los comprobantes relativos á la liquidacion que va á practicarse de lo recibido por Escandon, y para que en su caso haga los pagos referidos en los términos que expresa esta nota.

«Independencia, Libertad y Reforma. México, Diciembre 24 de 1867.—(Firmado) *Iglesias.*»

Documento núm. 10.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 5ª—Debiendo la Compañía que vd. representa exhibir las cuentas relativas á las diversas sumas que ha recibido del Erario nacional, por el veinte por ciento de mejoras materiales, con arreglo al decreto de 5 de Abril de 1861 y por el quince por ciento que estableció el decreto de 8 de Abril del mismo año, á contar desde el 1º de Enero de 1865 en que pasó la concesion á dicha Compañía, se observarán en este negocio las reglas siguientes:

Si de lo recibido por la Compañía resultare alguna cantidad superior al importe de los réditos, lo pagará en acciones, si corresponde al quince por ciento decretado en 8 de Abril de 1861, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de ($ 560,000) quinientos sesenta mil pesos en cada uno, con arreglo al decreto de 27 de Noviembre último.

Por acuerdo del C. Presidente lo comunico á vd., para que á nombre de la Compañía, presente los comprobantes relativos á la liquidacion que va á practicarse de lo recibido por aquella, y para que en su caso haga los pagos respectivos en los términos que expresa esta nota.

Independencia, Libertad y Reforma. México, Diciembre 24 de 1867. —(Firmado.) *Iglesias.*—Sr. D. Eduardo Kirkpatrik, representante de la Compañía del ferrocarril de Veracruz.—Presente.

Es copia. México, Noviembre 1º de 1880.

Documento núm. 11.

Ministerio de Hacienda y Crédito público.—Seccion 5ª—En 3 de Enero último recibí la órden de ese Ministerio, fecha 24 de Diciembre del año anterior, por la cual se me nombró para formar la liquidacion de lo entregado á cuenta de los intereses y amortizacion de los ocho millones consignados á la Empresa del ferrocarril, en la concesion de 5 de

Abril de 1861, así como la liquidacion de las cantidades recibidas á cuenta del quince por ciento, en cambio de acciones.

En la misma fecha consulté á ese Ministerio, que no acompañando ningun dato á la órden anterior que pudiera servirme de base para la liquidacion, se sirviera decirme adónde podia ocurrir por tales datos, pues que por el trastorno que habian sufrido todas las oficinas, no era fácil encontrar de pronto el expediente ó expedientes que serian necesarios para arreglar la expresada liquidacion.

El dia 8 del citado Enero recibí la contestacion á mi consulta, que tiene fecha del 6, en que se me decia que ya se habia dado órden al representante de la Compañía de la Empresa del ferrocarril de Veracruz á esta capital, y al apoderado de D. Antonio Escandon para que presentaran sus cuentas, y en tal virtud me dirigiera á ellos para exigirlas; y que respecto de los demas datos que necesitara de cualquiera oficina, lo indicara á esa Secretaría, quien libraria las órdenes correspondientes.

Este mismo dia recibí dos órdenes de ese Ministerio de 24 del citado Diciembre, en que se me comunicaba lo que con igual fecha se dijo al C. Lic. Rafael Martinez de la Torre, apoderado de D. Antonio Escandon, y á D. Eduardo Kirkpatrik, representante de la Compañía del ferrocarril de Veracruz: al primero se le decia que las cuentas que presentara debian ser desde 5 de Abril de 1861 hasta 1864, en que pasó la concesion á una Compañía inglesa, y que si de lo rebido por Escandon resultare alguna cantidad superior al importe de los réditos, hasta 31 de Diciembre de 1864, lo pagará en acciones, si corresponde al quince por ciento, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de quinientos sesenta mil pesos á la Compañía poseedora del privilegio, por decreto de 27 de Noviembre último. Que viniendo las dificultades de la liquidacion, muy particularmente de las cantidades que hubiere entregado la intervencion francesa, las diferencias que se suscitaren acerca de este punto, si no se allanan en lo particular, entre el Gobierno y D. Antonio Escandon, se someterán á árbitros amigables componedores, con arreglo á lo prevenido en el decreto de 5 de Abril de 1861: y al segundo, que la cuenta que debia

presentar por el veinte y quince por ciento, debia ser de 1º de Enero de 1865 en adelante; y que si resultare que la Compañía ha recibido una cantidad superior al importe de los réditos, lo pagará en acciones si corresponde al quince por ciento, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de quinientos sesenta mil pesos en cada uno, con arreglo al citado decreto de 27 de Noviembre.

Resueltos por el Gobierno todos los puntos de liquidacion en lo que se debe abonar á la Compañía, no habia más que hacer por mi parte que averiguar si las cantidades entregadas eran exactas con las que se cargaban el antiguo empresario y el actual, lo cual, por falta de datos, como expresan las notas de las cuentas que acompaño, se han considerado las que ellos pusieron en las suyas.

Segun verá vd. de la cuenta que he formado á D. Antonio Escandon, de 1861 á fin de 1864, resulta deber ($119,180 88 cs.) ciento diez y nueve mil ciento ochenta pesos ochenta y ocho centavos, y si se le han de cargar los ($208,793 52 cs.) doscientos ocho mil setecientos noventa y tres pesos cincuenta y dos centavos, de que habla la nota 6ª, serán ($327,973 74 cs.) trescientos veintisiete mil novecientos setenta y tres pesos setenta y cuatro centavos. En el caso de que el Gobierno pase por la cuenta que su apoderado presenta, en lugar de deudor resultará acreedor, segun se ve en el expediente que acompaño, donde consta la cuenta que, sin autorizacion alguna, se me entregó, pues sólo habrá que deducirle ($3,145) tres mil ciento cuarenta y cinco pesos, que no se habian cargado en su cuenta.

Respecto de la Compañía inglesa, que dice se le deben ($227,475 19 cs.) doscientos veintisiete mil cuatrocientos setenta y cinco pesos diez y nueve centavos, por réditos de los ocho millones, hasta 27 de Noviembre del año próximo pasado, no habria más que deducir ($11,676 21 cs.) once mil seiscientos setenta y seis pesos veintiun centavos que se han aumentado á su cuenta, y se le quedarán debiendo ($215,798 98 cs.) doscientos quince mil setecientos noventa y ocho pesos noventa y ocho centavos. Acompaño á vd. dos cuentas correspondientes al veinte y

quince por ciento, de 1865 en adelante, y el oficio con que me remitió en 22 de Enero último D. Juan F. Allsopp, las cuentas de la nueva Compañía.

De las cuentas resulta que los intereses de los ocho millones hasta 31 de Diciembre de 1864, segun la cuenta de Escandon, son...$		1.533,333 33
Y para la nueva Empresa hasta hoy.....		1.316,164 37
Total.....$		2.849,497 70
Recibido por Escandon.....$	251,125 00	
Idem por la nueva Compañía.....	946,940 00	1.198,065 00
Saldo á favor de los empresarios.....$		1.651,432 70
De cuyo saldo corresponden á Escandon.....	1.382,208 33	
Y á la nueva Compañía.....	269,224 37	1.651,432 70

En cuanto á lo que los empresarios han recibido del quince por ciento, segun los datos, es lo siguiente:

D. Antonio Escandon hasta fines de 1864...$		59,721 88
La nueva Compañía.....		814,964 90
Total.....$		874,686 78
Escandon dice que entregó 399 acciones, que importan..... .....$	39,900 00	
La nueva Compañía 10,093 y $52,219.....	1.009,352 21	1.049,252 21
Habria que devolver 1745 acciones y $65 43 cs.		174,565 43

De todo resulta que Escandon y la nueva Compañía han recibido para la construccion del camino de hierro de Veracruz á esta ciudad, lo siguiente:

Del veinte por ciento de mejoras materiales.....$	1.198,065 00
Del quince por ciento.....	874,686 78
A la vuelta.....$	2.072,751 78

De la vuelta.....$	2.072,751 78
Con más $1.803,070 69 cs. que dice Escandon cargaron los franceses y que el que suscribe cree son $2.188,068 41 cs. que aparecen en el resúmen de reclamaciones del expediente del mismo.....$	2.188,068 41
	4.260,820 19
No cabe duda que las Empresas antigua y nueva han recibido por cuenta del Gobierno $2.072,751 78 cs., y de los franceses, que tambien pertenece á México, $2.188,068 41 centavos, ó.....$	1.803,070 96
Que hacen un total de $4.260,820 19 cs., ó.....	3.875,822 74

La falta de datos no me permite formar la liquidacion que se me encargó hacer, pero creo que los apuntes que acompaño servirán de base para que ese Ministerio pueda terminarla, supuesto que, segun las bases que me comunicó, no faltaba al Gobierno más que saber las cantidades que las Empresas habian recibido, por el 20 y 15 por 100.

Independencia y Libertad. México, Abril 15 de 1868.—*Juan A. Zambrano.*—C. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Es copia. México, Abril 16 de 1868.—*Francisco Revilla*, oficial 1º

Documento núm. 12.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 2ª—Núm. 261.—En cumplimiento de la suprema órden que se sirvió vd. comunicarme con fecha 10 de Noviembre próximo pasado, tengo el honor de remitirle adjuntas dos noticias generales con los pormenores separados citados en ellas, que comprenden: una, los valores y cantidades que la Empresa del ferrocarril de Veracruz ha recibido del Erario nacional desde 1º de Marzo de 1861 hasta 10 de Noviembre de 1868; y la otra, el importe de las acciones que ha entregado en el mismo período, y bonos que ha devuelto, conforme á la segunda parte del art. 19 del decreto de 11 de Noviembre de 1868.

Aunque las proposiciones que la Cámara aprobó con relacion á este negocio, y que están insertas en la citada suprema órden, indican con toda claridad que lo que se pide son las liquidaciones que han debido practicarse con la Compañía, la falta de datos suficientes y los puntos dudosos que más adelante expondré, no me permiten presentar un trabajo acabado y del todo satisfactorio.

Para darle lleno á las citadas proposiciones, por lo que hace al débito de la Compañía, faltan las partidas correspondientes á la exportacion de caudales que haya hecho, y á la introduccion de objetos libres de derechos; pero como en este punto los decretos de 5 de Abril de 1861 y 27 de Noviembre de 1867 exceptuaron de todo impuesto los materiales de procedencia extranjera y la exportacion de quinientos sesenta mil pesos anuales, parece fuera de toda duda que no debe hacérsele cargo alguno á este respecto. Sin embargo, para conocer, como se ha querido, el valor de estas franquicias, se pidió ya á las aduanas respectivas una noticia que aun no han remitido todas, á pesar de que para facilitarles su envío, se les mandó un modelo, como acredita la circular adjunta.

Se le han cargado á la Compañía en la primera de las noticias mencionadas, además de las sumas que por el quince y veinte por ciento ha recibido, los dos millones (2.000,000) á que ascendió el valor de los once mil trescientos bonos que para el pago del veinte por ciento de mejoras materiales le fueron entregados conforme al art. 2º del Reglamento de 5 de Abril de 1861. De esta suma debe deducirse el valor de los que ha devuelto en la presente semana á esta oficina, y las existencias del mismo papel que conservan sus agentes en los puertos á disposicion del Supremo Gobierno, las cuales próximamente se recibirán, pues ya ha librado las órdenes esta Tesorería para que la entrega se verifique en las respectivas aduanas, á fin de evitar un extravío.

En cuanto al costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, el dato que se ha tenido presente es la cuenta que la Compañía presentó al C. Juan A. Zambrano, en Abril del año próximo pasado, porque en los libros no se encuentran á este respecto asientos completos. Hay uno

solamente, del cual aparece que fueron librados el 12 de Julio de 1865, á cargo de la Comision de Hacienda en Paris y á favor de Mr. Jupeaux, 1.920,413 francos 82 céntimos al cambio de francos 5,20 céntimos, ó sean trescientos sesenta y nueve mil trescientos diez pesos treinta y cinco centavos ($369,310 35), por suplementos que el Tesoro frances hizo al ferrocarril de Veracruz; pero como esta cantidad es muy inferior á la de un millon ochocientos tres mil setenta pesos noventa y seis centavos ($1.803,070 96) que se le da de costo al referido tramo, parece acertado creer que aquella fué librada en abono de esta última.

La segunda de las noticias contiene, como indiqué al principio, el crédito de la Compañía, cuya primer partida la constituye el valor de trescientas treinta y ocho acciones de á cien pesos, que esta Tesorería recibió conforme al decreto de 8 de Abril de 1861, y ha pasado al Ministerio de Fomento en las fechas que expresa la relacion que la comprueba. Sigue despues el abono de un millon nueve mil trescientos cincuenta y dos pesos veintiun centavos ($1 009,352 21), que la Compañía entregó á la llamada Caja central en certificados de acciones del ferrocarril durante la época del Imperio, y por último, la devolucion del fondo de ocho millones de pesos ($8.000,000), que hizo en virtud del artículo 19 del decreto de 11 de Noviembre del año próximo pasado, faltándole, como he informado á vd., un solo bono de cien pesos que ha manifestado haberse quedado en los archivos de la legacion de la República en Lóndres.

No son estas tres las únicas partidas que deben constituir definitivamente el haber de la Compañía en la liquidacion de su cuenta. Se tienen que considerar en primer lugar los bonos que ha devuelto de 20 por ciento de mejoras materiales y los que devuelvan sus agentes en los puertos, cuyo monto no es posible consignar aquí, porque para examinarlos uno por uno, y hacer venir los que están á largas distancias, se necesita tiempo. En segundo lugar, deben abonarse igualmente á la Compañía los réditos que correspondan al fondo de ocho millones, conforme á los artículos 18 y 19 del decreto de 5 de Abril de 1861, para cuyo pago y el de un dos por ciento del capital, le fué asignada la suma de

($ 560,000) quinientos sesenta mil pesos anuales, desde 1º de Marzo del mismo año, segun el artículo 38 del referido decreto; pero este abono no lo ha podido hacer la oficina de mi cargo de su propio motivo, porque no tiene datos para saber si la Compañía, en el largo período trascurrido de 1861 á 1868, ha llenado las obligaciones que aquel decreto le impuso en cambio de la asignacion de los réditos que el Gobierno Supremo se comprometió á pagarle sobre un fondo que fué creado exclusivamente para auxiliar las obras de construccion del ferrocarril de que se trata.

En los datos que la Compañía produjo con motivo de la liquidacion que estuvo encargado de practicar el C. Juan A. Zambrano, se hace mérito de ($ 119,000) ciento diez y nueve mil pesos entregados al Ministerio de Fomento, de acuerdo con lo que dispuso el artículo 5º del Reglamento de 5 de Abril, repetidas veces citado; pero esta entrega no se ha considerado en las noticias que acompaño, porque de ella sólo puede tener constancia el citado Ministerio, que se entendia directamente con todo lo relativo al veinte por ciento de mejoras materiales.

De las cantidades que se le han adeudado por giros á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, ha manifestado el agente de la Empresa que no fué pagado uno de ($ 200,000) doscientos mil pesos; mas como no lo ha devuelto, ningun abono ha podido hacérsele.

Resueltos que sean estos puntos por el Ministerio del digno cargo de vd., y mediante las instrucciones que se sirva comunicarme, para hacer el abono de réditos, aprobado el costo que se le fija al tramo de la Tejería á Paso del Macho, cuyo dato he manifestado arriba de dónde se tomó, y ratificadas por el Ministerio de Fomento las sumas que recibió de la Compañía en cuenta del veinte por ciento de mejoras materiales, podrá llegarse al término de la liquidacion que esta oficina de mi cargo, á pesar de su empeño en producirla, no ha podido terminar por los motivos que quedan expuestos.

Para concluir, creo conveniente manifestar á vd., que en la segunda emision de bonos del doce por ciento que ha recibido la Compañía en pago de la subvencion que le acordó el artículo 21 del decreto de 11

de Noviembre de 1868, se le han descontado ($214,436) doscientos catorce mil cuatrocientos treinta y seis pesos, que por el quince y veinte por ciento tenia recibidos desde la fecha en que se reformó la concesion, hasta el dia que la ratificó el Congreso de la Union.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 22 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—C. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

TESORERÍA GENERAL DE LA NACION.

Cantidades que ha recibido la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México.

1861, Enero.—Fondo de $8.000,000 emitidos conforme al decreto de 31 de Agosto de 1857 y entregado á la Compañía.....$	8.000,000 00	
1861 á 1862, Octubre 6.—11,300 bonos emitidos por el Ministerio de Fomento, conforme al reglamento de 5 de Abril de 1861 y entregados á la Compañía.....	2.000,000 00	
Marzo de 1861 á 1863.—Entregado en las aduanas marítimas por el quince por ciento, conforme al pormenor adjunto.....	56,521 88	10.056,521 88
ÉPOCA DEL IMPERIO.		
Julio 26 de 1866 á Marzo 5 de 1867.—Entregados en las administraciones de rentas que se expresan en el pormenor que se acompaña, por cuenta del 15 por ciento.....	463,333 02	
Abril 27 de 1865 á Julio 29 de 1866.—Se entregaron á la Compañía por diversos motivos en la caja central.....	350,354 03	
Al frente.....	813,687 05	10.056,521 88

Del frente.....	813,687 05	10.056,521 88
Noviembre 30 de 1865 á Abril 30 de 1866.—Librados en este período á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, y á favor de la Compañía.....	249,319 97	
Julio 27 de 1866 á Marzo 5 de 1867.—Se entregaron á la Empresa en las aduanas marítimas que se expresan en el pormenor anexo, por el veinte por ciento de mejoras materiales.....	338,763 28	
Octubre 10 de 1865 á Junio de 1866.—Idem á idem en la caja central, segun pormenor, por idem, idem, idem.....	596,501 25	1.998,271 55
Octubre 10 de 1865 á Junio de 1866.—Costo total del tramo de la Tejería á Paso del Macho, inclusive una multa impuesta á la Compañía.....		1.803,070 96
Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.—Recibió la Compañía de las aduanas marítimas y fronterizas que se mencionan en el adjunto pormenor, con aplicacion al veinte por ciento de mejoras materiales.....	140,993 87	
Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.—Entregados en las aduanas marítimas y fronterizas, segun el mismo pormenor, por el quince por ciento.....	99,581 87	240,575 74
		$14.098,440 13

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Emision de ocho millones, conforme al decreto de 31 de Agosto de 1857, en títulos de las series y valores que se expresan, á favor de la Compañía del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, entregados segun el pormenor siguiente:

1857, Octubre	14.	1,000 bonos números de 1 al 1,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno.....$	100,000 00
,,	22.	1,000 bonos números 24,001 á 25,000, 4ª serie, de á £ 200 cada uno...	1.000,000 00
,,	,,	700 bonos números 25,001 á 25,700, 4ª serie, de á £ 200 cada uno...	700,000 00
,,	23.	200 bonos números 25,701 á 25,900, 4ª serie, de á £ 200 cada uno...	200,000 00
,,	20.	1,000 bonos números 1,001 á 2,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno.....	100,000 00
Nvbre.	5.	1,000 bonos números 2,001 á 3,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno.....	100,000 00
,,	14.	1,000 bonos números 3,001 á 4,000, 1ª serie, de £ 20 y 100 bonos números 25,901 á 26,000, 4ª serie, de á £ 200 cada uno...	200,000 00
,,	20.	1,000 bonos números 4,001 á 5,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno.....	100,000 00
,,	25.	1,000 bonos números 18,001 á 19,000, 3ª serie, de á £ 100 cada uno...	500,000 00
Dbre.	4.	2,000 bonos números 19,001 á 21,000, 3ª serie, de á £ 100 cada uno..	1.000,000 00
,,	11.	2,000 bonos números 21,001 á 23,000, 3ª serie, de á £ 100 cada uno...	1.000,000 00
,,	17.	1,000 bonos números 23,001 á 24,000, 3ª serie, de á £ 100 cada uno...	500,000 00
		13,000.....Al frente.....$	5.500,000 00

	13,000.....Del frente.... .....$	5.500,000 00
1858, Febrero 1º	2,000 bonos números 10,001 á 12,000, 2ª serie, de á £ 50 cada uno....	500,000 00
,, 23.	4,000 bonos números 5,001 á 9,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno.....	400,000 00
,, ,,	6,000 bonos números 12,001 á 18,000, 2ª serie, de á £ 50 cada uno.....	1.500,000 00
,, 25.	1,000 bonos números 9,001 á 10,000, 1ª serie, de á £ 20 cada uno.....	100,000 00
	26,000 bonos que representan la cantidad de.....$	8.000,000 00

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Quince por ciento entregado por las aduanas siguientes:

Veracruz.—1861, Diciembre.....	17,317 52	
1862, Mayo	2,991 46	
,, Octubre.....	3,235 38	23,544 36
Tabasco.—1861, Noviembre.....	18 00	
1861, Diciembre..... ..	2,511 64	
1862, Febrero.....	639 07	3,168 71
Goatzacoalcos.—1861, Junio.....		51 04
Mazatlan.—1861, Marzo y Abril.....		18,745 96
Acapulco.—1861, Noviembre y Diciembre.—1862, Enero, Febrero, Marzo y Junio	8,248 07	
1862, Agosto por Mayo.....	114 16	8,362 23
Tampico.—1862, Mayo y Junio.....		1,070 74
Tuxpam.—1862, Agosto.....		417 37
Manzanillo.—1862.....	461 47	
1863.—Abril y Mayo.....	700 00	1,161 47
		$56,521 88

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

ÉPOCA DEL IMPERIO.

Cantidades recibidas por la Empresa del Ferrocarril de Veracruz á México, por cuenta del quince por ciento.

Administracion principal de rentas de Veracruz:		
1866, Julio 26	$ 22,421 26	
Agosto 3	17,297 80	
,, 13	25,534 42	
,, 23	9,738 09	
Sbre. 5	10,916 59	
,, 14	14,175 02	
,, 22	28,615 01	
Obre. 3	10,194 41	
,, 13	11,761 20	
,, 23	12,705 65	
Nbre. 6	21,339 75	
,, 14	10,873 64	
,, 22	11,733 19	
Dbre. 5	20,083 44	
,, 20	3,233 84	
1867, Enero 2	21,956 61	
,, 21	22,094 14	
,, 15	10,522 68	
Fbro. 13	24,084 56	
Marzo 5	36,377 27	345,658 57
Administracion principal de rentas de Mérida:		
1866, Julio 26	2,344 91	
,,	3,198 27	
,,	1,978 20	7,521 38
Al frente		$ 353,179 95

Del frente.....		$ 353,179 95
Administracion principal de rentas de Tepic:		
1866, Agosto 31.....	457 46	
Octubre 31.....	346 49	803 95
Administracion principal de rentas de Colima:		
1866, Agosto 31.....	410 58	
Octubre 18.....	1,603 67	
,, 31.....	1,621 56	3,635 81
Administracion principal de rentas del Cármen:		
1866, Julio 26.....	550 25	
,, ...	107 17	
Setiembre 5.....	798 36	1,455 78
Administracion principal de rentas de Campeche:		
1866, Julio 26.....	709 95	
,, ...	2,171 42	
,, ...	1,696 07	4,577 44
Aduana marítima de Mazatlan.....		97,500 00
Aduana marítima de Tabasco:		
1866, Setiembre 5.....	1,454 12	
Noviembre 15.....	79 28	1,533 40
Aduana marítima de Acapulco:		
1866, Setiembre 30.....	476 68	
Octubre 31.....	9 93	
Diciembre 31.....	160 08	646 69
A la vuelta.....		463,333 02

De la vuelta.....		463,333 02

Cantidades entregadas á la Compañía, por diversos motivos, en la caja central.

1865, Abril 27. Orden número 1,878.....$	141,900 00	
Julio 28. Orden número 2,534.....	100,000 00	
Setiembre 7. Orden número 3,670	101,600 00	343,500 00
1866, Julio 10. A. Jupeaux en cuenta de $200,000.....	2,454 03	
Julio 20. Entregado á la Compañía en órden sobre la aduana marítima de Veracruz.....	4,400 00	6,854 03
		813,687 05
Comision de Hacienda en Paris:		
1865, Noviembre 30. Librado con esta fecha á su cargo á favor de la Compañía, fr. 970,000 á fr. 4,85 cs. de cambio.....	200,000 00	
1866, Abril 30. Librado á favor de la Compañía, fr. 266,599 85 centavos al cambio de fr. 5.....	49,319 97	249,319 97
		$1.063,007 02

Cantidades entregadas á la Empresa del ferrocarril de Veracruz, por el 20 por 100 de mejoras materiales.

Aduana marítima de Veracruz:	
1866, Agosto 25.....	6,000 00
,, 28.....	7,606 87
Sbre. 7.....	4,216 84
Al frente.....	17,823 71

Del frente	17,823 71	
Sbre. 14	10,145 11	
,, 18	9,100 63	
,, 25	25,719 80	
Obre. 3	12,763 04	
,, 13	12,871 74	
,, 23	11,590 42	
,, 30	13,883 09	
Nbre. 6	8,361 31	
,, 12	3,694 78	
,, 19	10,801 51	
,, 22	11,735 04	
,, 25	6,000 00	
,, 30	6,000 00	
Dbre. 4	21,081 78	
,, 20	3,234 34	
1867, Enero 2	21,952 72	
,, 19	22,117 65	
,, 25	10,519 53	
Fbro. 13	24,065 57	
Marzo 5	36,377 76	298,839 53
Aduana marítima de Sisal:		
1866, Agosto 15 á Octubre 15		7,521 35
Aduana marítima de la Isla del Cármen:		
1866, Agosto 20 á 31	1,786 28	
Noviembre 13 á 22	798 36	2,584 64
Aduana marítima de Campeche:		
1866, Agosto 15 á Octubre 31		4,191 64
Aduana marítima de Tabasco:		
1866, Octubre 15		79 28
A la vuelta		313,216 44

De la vuelta.....		313,216 44
Aduana marítima del Manzanillo:		
1866, Agosto 15 á Octubre 15.....		19,078 08
Aduana marítima de San Blas:		
1866, Agosto 31.....	457 33	
Octubre 31	346 49	803 82
Aduana marítima de Acapulco:		
1866, Octubre 30.....	476 70	
Noviembre 6.	9 93	
Diciembre 31.....	160 13	646 76
Aduana marítima de Tampico:		
1866, Julio 27.....		3,954 03
Aduana marítima de Mazatlan:		
1866, Agosto 31.....		864 12
Aduana marítima de Guaymas:		
1866, Agosto 30.....		200 03
Caja central:		
1865, Octubre 10	420,000 00	
1866, Enero 3.....	100,000 00	
Junio.....	76,501 25	596,501 25
		$935,264 53

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Aduanas marítimas y fronterizas que han dado cumplimiento á la circular núm. 157 de esta Tesorería general.

	20 por ciento.	15 por ciento.
Acapulco.—1867, Noviembre 29 á Noviembre 5 de 1868.....$	29,564 39	22,163 24
Guaymas.—1867, Noviembre 27 á Noviembre 10 de 1868.....	465 87	349 40
Al frente.....	30,030 26	22,512 64

	20 por ciento.	15 por ciento.
Del frente.....	30,030 26	22,512 64
Goatzacoalcos.—1867, Noviembre 27 á Noviembre 10 de 1868.....	376 19	282 13
Isla del Cármen.—De 27 de Noviembre de 1867 á fin de Junio de 1868.....	1,960 64	1,465 11
La Ventosa.—De 27 de Noviembre de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
Matamoros.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	8,225 53	4,194 18
Manzanillo.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	72,227 12	54,170 37
	$112,819 74	82,624 43
Puerto Angel.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
Sisal.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
San Blas.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	5,318 34	3,988 86
Tampico.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
Tabasco.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	4,088 04	1,540 35
Tuxpam.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
Tonalá.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
Veracruz.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	18,767 75	11,428 23
Monterey Laredo.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
A la vuelta.....	140,993 87	99,581 87

	20 por ciento.	15 por ciento.
De la vuelta.....	140,993 87	99,581 87
Mier.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
Paso del Norte.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
Piedras Negras.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
Reynosa.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
Zapaluta.—De Noviembre 27 de 1867 á Noviembre 10 de 1868.....	,,	,,
	140,993 87	99,581 87

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Valores entregados por la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México.

1862, Noviembre 7.—398 acciones de á cien pesos, que ha entregado la Compañía á la Tesorería general, de donde han sido remitidas al Ministerio de Fomento en las fechas que expresa el pormenor adjunto, que comprende de 9 de Diciembre de 1861 á la fecha.....	39,800 00
1867, Junio 29.—40 certificados de acciones pertenecientes al Supremo Gobierno, recibidos en la Caja central, que representan.....	1.009,352 21
1869, Diciembre 1º—Devolvió la Compañía, de 31 de Julio á 4 de Octubre último, en bonos emitidos conforme al decreto de 31 de Agosto de 1857.....	7.999,900 00
	$9.049,052 21

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Acciones del camino de fierro de Veracruz al Pacífico, remitidas al Ministerio de Fomento conforme al artículo 5º del decreto de 5 de Abril de 1861.

Dbre. 9.—74 acciones de México á Puebla, números 1,751 á 1,824, á $100 cada una	7,400 00
,, 73 idem de Orizaba á Veracruz, números 2,001 á 2,073	7,300 00
,, 31.—26 idem, á idem idem	2,600 00
Enero 31.—8 idem, á idem idem	800 00
Febrero 28.—17 acciones de México á Puebla, á $100 cada una	1,700 00
Junio 3.—37 idem, á idem idem	3,700 00
Julio 5.—82 idem, á idem idem	8,200 00
Setiembre 3.—43 idem, á idem idem	4,300 00
Noviembre 7.—38 idem, á idem idem	3,800 00
	$39,800 00

México, Diciembre 22 de 1869.—*J. E. Perez.*—Revisado, *Brito.*—*M. P. Izaguirre.*

Documento núm. 13.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 3ª—Núm. 570.—Tomado en consideracion por el C. Presidente de la República el expediente formado en esta Secretaría á consecuencia de la liquidacion de las cantidades que ha recibido la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz, y á cuyo negocio desea darle el término que le corresponde, se ha servido acordar que esa Tesorería proceda de toda preferencia á rectificar la liquidacion que tiene formada á la citada Empresa, bajo las bases comprendidas en la comunicacion del Ministerio de Fomento, fecha 15 de Enero último, y que se le

trasladó con fecha 1º del mes que cursa,* haciendo figurar en ella todas las cantidades y valores que se le han entregado en papel, y el quince y veinte por ciento que percibió ántes, y el doce y quince por ciento que percibe ahora, así como las sumas en efectivo y libramientos; el costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho con el valor que resulte, computado el cambio de francos por pesos mexicanos, al tipo que fije la nota del Colegio de Corredores, «al que con tal fin se dirigirá vd.,» correspondiente al mes en que aparece hecha la liquidacion por los franceses, y que se ha comunicado á esa Tesorería; el sobrante de los materiales que los franceses importaron, en el precio que les da el empresario, segun aparece de la nota de sus declaraciones que constan en el expediente, de que debe tener noticia esa Tesorería,** y el valor de los terrenos de propiedad nacional, que fijará el Ministerio de Fomento, á quien con tal fin se dirige hoy la comunicacion respectiva.

Como punto de partida para esa liquidacion, esa Tesorería tomará el 5 de Abril de 1861, en consideracion á que el decreto de esa fecha dió por cubierta á la Empresa de las cantidades que tenia asignadas con lo que percibió hasta entónces, incluso el sobrante del fondo de Minería; formándose el crédito de esa liquidacion de lo que justifique dicha Compañía haber entregado al Ministerio de Fomento por cuenta de la mitad del veinte por ciento de mejoras materiales que se obligó á ministrarle conforme al decreto de 5 de Abril de 1861; del valor de los bonos devueltos; de los certificados de acciones que representa el Gobierno, procedentes del quince por ciento de lo que importe el papel público que entregó el empresario, á cuenta de los ocho millones del decreto de 31 de Agosto de 1857, computado al precio que marque la nota de Corredores del mes en que se hizo; del importe de los contratos de Hargous y refaccion en efectivo que dieron por resultado la cancelacion de la escritura, en cuya virtud Escandon estaba obligado á entre-

* Esta comunicacion se encontrará adelante, porque es el documento núm. 19.

** La Tesorería general no ha llegado á recibir dato alguno acerca del valor de estos terrenos, el cual figurará en la liquidacion que se forme por separado de lo que importen los derechos aduanales dispensados á la Empresa por exportacion de fondos ó importacion de materiales.

gar ocho millones en títulos de la deuda interior de que se ha hablado, y de la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales desde la fecha en que comenzaron á contarse los plazos, conforme al decreto de 11 de Noviembre de 1868.

Tanto para el débito como para el crédito, dicha liquidacion comprenderá hasta el último pago de que esa Tesorería tenga conocimiento el dia en que la comience.

Las sumas que importen los derechos aduanales dispensados á la Empresa por exportacion de fondos é importacion de materiales, serán objeto de una liquidacion separada, que tambien formará esa Tesorería de preferencia.

Todo lo que digo á vd. para su cumplimiento, esperando remita á esta Secretaría ambas liquidaciones luego que se concluyan, y especialmente la primera.

Independencia y Libertad. México, Abril 5 de 1870.—*Romero.*—C. Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Documento núm. 14.

Este documento es el mismo con que encabeza este asunto de la liquidacion, marcado con el núm. 220.

Documento núm. 15.

Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Secretaría de la Direccion.—México.—Señor Ministro.—Con fecha 9 de Noviembre último se sirvió vd. remitirme el cuaderno impreso que contiene la cuenta formada á esta Compañía por la Tesorería general, con fecha 4 de Setiembre último, y los comprobantes en que la funda, para que hiciese sobre esos datos las observaciones que la Empresa habia ofrecido presentar despues que le fuesen conocidos. Al acusar recibo del citado impreso, manifesté á vd. que me ocupaba desde luego del exámen de sus constancias, y que elevaria á ese Ministerio el resultado de él tan pronto como lo permitiesen la importancia de la materia y el cúmulo de datos y

noticias que figuraban en el cuaderno de la Tesorería. Voy á satisfacer esta promesa con el laconismo que me sea posible.

No me creo en la obligacion de discutir las diversas apreciaciones que hace la Tesorería en los párrafos que preceden á la liquidacion, porque, en mi concepto, no ha sido de su incumbencia tratar la materia de que en ellos se ha ocupado, ni han podido estar sujetas á su calificacion las diversas disposiciones que sobre la concesion del ferrocarril de Veracruz á México han sido expedidas. Sea cual fuere la opinion individual que sobre ellas profese el funcionario que suscribe, la produccion á que me contraigo pudo muy bien haberla dado á luz en otra oportunidad, pero no hacerla figurar en un documento oficial. Por este motivo, debo descartar de mi exámen las consideraciones nada sólidas y bien fáciles de combatir, que se encuentran en la parte expositiva del trabajo de la Tesorería.

I

Hallo sólo conexo con el asunto de que habré de ocuparme, lo que se asienta en el párrafo VI de esa introduccion, en el que aquella oficina se propone demostrar que no deben abonarse á la Empresa en el tiempo corrido desde Febrero de 1861, los intereses de los ocho millones de pesos de la subvencion decretada á su favor. Antes de discutir los fundamentos de la negativa de la Tesorería, creo que el buen método exige exponer los antecedentes y razones que deben tenerse presentes en el caso.

El art. 18 del decreto de 5 de Abril de 1861 creó un nuevo fondo consolidado de valor de ocho millones de pesos, que ganaria el interes del cinco por ciento anual, y seria pagado en veinticinco años en cantidades anuales de quinientos sesenta mil pesos, de los que se tomaria la suma bastante para el pago de los réditos, y el resto se aplicaria á la amortizacion del capital. Quedó reconocido en ese artículo no sólo el derecho de percibir el interes estipulado sobre la suma de los ocho millones, sino tambien la preferencia con que deberia ser pagado ántes que el capital. En el art. 19 del mismo decreto, se comprometió el Su-

premo Gobierno á que dicho rédito y la amortizacion correspondiente del capital se haria siempre leal y cumplidamente, sin sujetarse jamas estos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decretara respecto de la deuda nacional. Supuesto que las cantidades que al concesionario se entregaban debian ser aplicadas primeramente al pago de intereses, segun dispuso en términos expresos dicha ley de 61, es indispensable hacer figurar en la cuenta la suma á que ellos monten, porque este será el único medio de saber si fueron ó no cubiertos en su totalidad, ó si el empresario recibió sumas excedentes á su importe que deban imputarse á la amortizacion del capital. No haciéndose así, se comete manifiesta injusticia, por la razon de que el monto de lo percibido por el concesionario, aplicable á la deuda de intereses, sufriria otro destino diverso del que la ley le ha dado ya.

Esta percepcion de sumas y su aplicacion al pago de intereses, pertenecen á la categoría de hechos consumados hace algun tiempo, que hoy no es dable desconocer ni ménos impugnar. Por precision tiene que admitirse el hecho derivado de la ley de 61, de que lo entregado por el Erario fuese con destino á la solucion de los réditos que corrian á favor de la Empresa en los términos que ella dispuso, y esto quedaria abiertamente contrariado con el hecho de cargarle esas sumas, sin tener en cuenta en la propia liquidacion la deuda de intereses á cuya amortizacion se consignaban.

Nótese bien que el mismo artículo 1º del decreto de 27 de Noviembre de 1867 admitió el principio del reconocimiento de todo lo que habia tenido efecto en virtud de las disposiciones de los decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1681, supuesto que establece que la pena de caducidad de esas concesiones no tuvo lugar sino con ocasion del convenio de 25 de Enero de 1865, celebrado con el titulado gobierno que estableció la intervencion francesa.

Esa ley de 1867 fué ratificada por la de 11 de Noviembre de 1868, expedida por el Congreso de la Union. Por esa disposicion se ve que el mismo Gobierno nacional ha reconocido la vigencia de esas leyes de concesion, é indispensablemente reconoce tambien como consecuencia

necesaria, la aplicacion ó título por el que recibia el concesionario las sumas que se le entregaban, á saber: el pago de los intereses de los ocho millones de pesos. Para negar ese derecho, se apoya la Tesorería en el oficio de 5 de Abril de 1870 que el Ministerio de Hacienda le dirigió, y que entre los comprobantes publica con el número 3.

He leido atentamente esa comunicacion, y no he encontrado resuelto en ella lo que la Tesorería pretende. No se dice allí que el Empresario carezca del derecho de cargar lo que debió dársele por las disposiciones del decreto de 61, y por el contrario, lo considera, como la ley, atendible en el caso, supuesto que ordena que para la liquidacion que á la Compañía mandaba formar, se tomara como punto de partida el 5 de Abril de ese año, en razon de que ese decreto habia dado por cubierta á la Empresa de las cantidades que tenia asignadas, con lo que percibió hasta entónces; siendo de advertir, no obstante, que no desde la fecha mencionada de 5 de Abril, sino desde 1º de Marzo de 1861 es de donde ha de partir la liquidacion, porque el artículo 38 dió por pagados los réditos y compensadas las obligaciones del Gobierno para con la Empresa, hasta fin de Febrero del mismo año.

No es fuera del caso hacer notar la prudencia con que el Ministerio de Hacienda se abstuvo de consignar en su comunicacion citada una resolucion tan trascendental y grave como le atribuye la Tesorería, porque consideró sin duda el derecho de la Empresa en la materia, y que, siendo el Gobierno una parte de las dos interesadas en la liquidacion, no podia decidir los derechos de la otra, atribucion que en último caso quedaba reservada al Poder judicial.

En el pasaje citado del informe de la Tesorería (párrafo VI), se hacen valer consideraciones erróneas contra el cargo de intereses. Se dice, por ejemplo, que el Sr. Escandon recibió el importe de los réditos corridos hasta el último de Febrero de 1861, que regula en $ 1.400,000, fundándose para sostener esta opinion, en que por el decreto de 5 de Abril de ese año se libertó el Sr. Escandon del compromiso que la concesion anterior le habia impuesto, de gastar hasta un millon de pesos en la construccion de una penitenciaría y de una casa de inválidos.

Aun permitiendo que fuera exacta esta apreciacion de la Tesorería, de ella misma se deduciria que el concesionario no quedó beneficiado con la compensacion que admitió el artículo 38 del decreto de Abril de 1861, porque miéntras él sólo tenia que desembolsar un millon de pesos en la construccion de los edificios mencionados, remitia la deuda de $ 1.400,000 que el Gobierno tenia á su cargo, resultando á favor del empresario un saldo de $ 400,000, no de pequeña importancia. La misma argumentacion de la Tesorería revela la obligacion con que el Gobierno se consideró en aquella época de cubrir los intereses de los ocho millones, buscando una compensacion para amortizar la deuda. El resultado es, que no en numerario ni de una manera efectiva se dió por cubierto el concesionario, y que en la operacion perdió una suma bien considerable.

En 1861 reclamó tambien el Sr. Escandon al Gobierno el pago de los considerables perjuicios causados en el tramo de Veracruz, con ocasion de la guerra de Reforma, por la ocupacion de la via, por la destruccion de una parte considerable de ella y de las estaciones que existian frente á la plaza de Veracruz, y por otros motivos semejantes, ascendiendo el valor de todos esos perjuicios á una suma bien fuerte. Este crédito se dió por compensado con las cortas cantidades percibidas por el concesionario, del veinte por ciento de mejoras materiales y del sobrante del fondo de Minería (artículo 28, decreto de 5 de Abril de 1871), con cuyo arreglo no quedó tampoco beneficiado el Sr. Escandon y sí el Erario nacional, por la diferencia que resultaba contra éste entre las sumas compensadas.

Acumulando la Tesorería las cantidades que supone recibidas por la Empresa, de la Hacienda pública, y que hace montar alegremente á seis millones de pesos, pregunta si todavía habrá de recargarse esta suma con el abono de réditos corridos desde el decreto de 1861 al de Noviembre de 1868. Poco espíritu de justicia y de imparcialidad abriga el contador que deja de abonar partidas por no abultar el crédito de la cuenta. Esta operacion seria semejante á la del que quisiese hacer una poesía midiendo con un compás los renglones para que saliesen igua-

les, y despreciara la verdadera medida que debiera usar. Es de ninguna fuerza la razon de la Tesorería, y sólo sirve para persuadirse de que carece de consideraciones deducidas de la ley, para denegar el abono de réditos en la cuenta que ha formado. Sean cuales fueren las sumas que la Empresa hubiese percibido del Erario, y aunque resultara enorme la cifra á que ascendieran, esta circunstancia no podria constituir un motivo justo para dejar de acreditar todas las partidas derivadas de la ley de concesion, porque á su vez seria lícito tambien á la Empresa omitir otras favorables al fisco, si encontrase muy abultadas las que la Tesorería ha querido poner en el cargo de su cuenta. Ya se palpará en el curso de esta comunicacion, á qué vienen á reducirse los seis millones que la Tesorería supone recibidos por la Empresa, y el exámen de esta materia lo reservo para más adelante.

La autoridad muy respetable que puedo invocar en el punto de intereses de que me ocupo ahora, es el juicio de la misma Tesorería, circunstancia que cuando ménos arguye poca consistencia en sus opiniones.

Con fecha 22 de Diciembre de 1869 remitió al Ministerio de Hacienda un resúmen de la cuenta que habia formado á la Compañía, y en el oficio que la acompaña se contiene el siguiente pasaje, que no puedo resistirme á trascribir: «En segundo lugar, *deben abonarse igualmente* á la Compañía *los réditos* que corresponden al fondo de ocho millones, *conforme á los artículos 18 y 19 del decreto de 5 de Abril de 1861*, para cuyo pago y el de un 2 por ciento del capital, le fué asignada la suma de quinientos sesenta mil pesos desde 1º de Marzo del mismo año, segun el artículo 38 del referido decreto; pero este abono no lo ha podido hacer la oficina de mi cargo de su propio motivo, porque no tiene datos para saber si la Compañía, en el largo período trascurrido de 1861 á 1868, ha llenado las obligaciones que aquel decreto le impuso, en cambio de la asignacion de los réditos que el Gobierno Supremo se comprometió á pagar sobre un fondo que fué creado exclusivamente para auxiliar las obras de construccion del ferrocarril de que se trata.» (Doc. núm. 1 de los comprobantes publicados en el cuaderno de la Tesorería.)

Muy terminante fué el juicio que pronunció entónces aquella oficina sobre el deber de abonar réditos á la Empresa, de acuerdo con las disposiciones del decreto de 61; y no abrigando ninguna duda sobre esto, se abstuvo tan sólo de consignar la partida correspondiente, por ignorar si alguna falta por parte del concesionario podia dispensar el cumplimiento de esa obligacion. Muy segura debió haberse hallado en cuanto á esto la Tesorería, porque bien públicas fueron en toda la Nacion las calamidades políticas que sobrevinieron en el mismo año de 61 y siguientes, y las que estrecharon por una parte al Gobierno á disponer de todos los fondos de las aduanas, privando al Sr. Escandon del pago de lo que por el veinte por ciento de mejoras materiales y quince por ciento de ferrocarril debia percibir, é impidieron por otra al concesionario practicar las obras del camino. La suspension de estos pagos y la guerra que comenzó en 1861, eximieron á la Empresa del cumplimiento de sus obligaciones. (Art. 26, decreto de 5 de Abril de 1861.)

Si la Tesorería encontró justo en Diciembre de 1869 el abono de intereses á la Empresa y subsistente el decreto de 61, que así lo prescribia, no puedo darme cuenta de los motivos que hayan producido en su ánimo justificado un cambio tan radical. No expone al ménos cuáles haya podido tener, pues lo abultado de la cifra de los seis millones que da por entregados á la Empresa, es bien visto que no convencerá á ningun espíritu serio ni al mismo señor tesorero. Y nótese que reproduce su comunicacion de Diciembre de 1869, entre los comprobantes anexos á su cuenta, lo que prueba que insiste en los conceptos y aserciones que contiene.

Estimo por demas la presente discusion, una vez que el mismo Supremo Gobierno ha decidido el punto en sentido favorable á la Empresa, y en dos comunicaciones diversas, dirigida una al Sr. Lic. Martinez de la Torre, como apoderado del Sr. Escandon, y otra á D. Eduardo Kirkpatrik, agente de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, ambas de fecha 24 de Diciembre de 1867, expedidas con el fin de fijar las reglas á que habia de sujetarse la liquidacion de que se ha ocupado la Tesorería.

Se asentó en la primera, que si de lo recibido por el Sr. Escandon resultaba alguna cantidad superior al importe de los réditos hasta el 31 de Diciembre de 1864, en que comienza la cuenta de la Compañía inglesa, la pagaria en acciones, etc. Una y otra comunicacion contienen la resolucion de que eran de abonarse los réditos á la Empresa, y basan la liquidacion en este antecedente indispensable. El trabajo que para ella debia practicarse, segun las reglas trazadas por el mismo Ministerio de Hacienda, consistia en consignar como cargo de la Compañía las sumas entregadas desde Marzo de 1861 hasta la fecha de la concesion de 1867, y como crédito de la cuenta el monto de los intereses correspondientes á la misma época, habiendo un saldo deudor á cargo de la Empresa en el caso de que dichos intereses importasen ménos que las sumas pagadas. ¿Por qué la Tesorería se ha apartado tan abiertamente de estas prescripciones? ¿Por qué, aun con ofensa de su propia opinion, ha seguido el sistema ménos justo y que más confusion habia de producir al Erario y á la Empresa? Las dos comunicaciones del Ministerio de Hacienda á que ántes he aludido, fueron trascritas á D. Juan A. Zambrano, comisionado por el Gobierno para liquidar las cuentas de la Compañía del ferrocarril; y tan entendió este señor que estaba ya decidida la cuestion de los intereses, que se explicó en los términos siguientes en el informe que produjo el Supremo Gobierno con fecha 15 de Abril de 1868: «Resueltos por el Gobierno todos los puntos de liquidacion en lo que se debe abonar á la Compañía, no habia más que hacer por mi parte que averiguar si las cantidades entregadas eran exactas con las que se cargaban el antiguo empresario y el actual, lo cual, por falta de datos, como expresan las notas de las cuentas que acompaño, se han considerado las que ellos pusieron en las suyas.» (*Diario Oficial* de 17 de Abril de 1868.)

Ocúpase despues el Sr. Zambrano de explicar algunas partidas de las cuentas presentadas por el apoderado del Sr. Escandon y por esta Compañía, y desciende, por último, á fijar el estado de los números de esta manera:

«De las cuentas resulta que los intereses de los ocho millones hasta 31 de Diciembre de 1864, segun la cuenta de Escandon, son.....		$ 1.533,333 33
«Y para la nueva Empresa hasta hoy.....		1.316,164 37
Total.....		$ 2.849,497 70
«Recibido por Escandon.....	$ 251,125	
«Idem por la nueva Compañía,.....	946,940	1.198,065 00
«Saldo á favor de los empresarios.....		$ 1.651,432 70

El Ministerio de Hacienda no contestó impugnando la operacion del cargo de los intereses, de cuyo importe se dedujo lo recibido por la Empresa, y estos antecedentes acreditan suficientemente que el Gobierno se hallaba de acuerdo en el principio de que eran de abonarse. No es posible que la Tesorería pueda borrar ahora con una plumada los datos que dejó consignados, para asentar sin razon ni derecho que no son de considerarse esos intereses en la cuenta que formó.

Asiste además á la Empresa una razon que se desprende de la cuenta misma de la Tesorería. En ella carga las sumas relativas al veinte por ciento de mejoras materiales, y las que en la época de la intervencion y del Imperio se dicen entregadas á la Empresa. ¿Y cuál es la justicia con que hace esto, cuando no asienta en el haber el título ó motivo por que se pagaron esas cantidades? ¿Habrá equidad en tomar en cuenta lo percibido en aquella época, desentendiéndose de la razon por la que fuera pagado, para que figuren sólo las sumas de cargo y no las de crédito que le sean correlativas?

Tanto por el decreto de 5 de Abril de 1861, como por el contrato celebrado con Maximiliano en Enero de 1865 (art. 11), se aplicaban las cantidades prometidas primeramente á la solucion de los réditos, y el excedente de su importe á la amortizacion del capital. Habiendo ascendido esos réditos á más de un millon de pesos, desde Enero de 1865 á fines de Noviembre de 1867, ya se ha visto que, segun expresa el Sr. Zambrano, la Compañía percibió sólo $946,940, es decir, que no llega-

ron á cubrirse esos intereses. Lo mismo sucede con respecto al tiempo anterior á ese contrato de 1865, porque entónces se entregaron pequeñas cantidades que estuvieron muy léjos de bastar á cubrir el monto de los intereses.

Es evidentemente claro que si la Tesorería hace figurar en su cuenta esas sumas como percibidas por la Empresa, debe hacer constar en data la deuda de intereses por la que se entregaban. Proceder de una manera contraria es incurrir en evidente injusticia y practicar á sabiendas una liquidacion irregular y equívoca. De este error dimanan las equivocaciones principales y el resultado falso que arroja la cuenta de que me ocupo.

Esos pagos hechos por la administracion de la época imperial á la Empresa del ferrocarril, constituyen un hecho consumado que el Gobierno Supremo ha aceptado, como en todos los otros casos de igual naturaleza. En el gran número de contratos que se celebró con aquella administracion, de pagos que por razon de ellos hizo, de cantidades entregadas por sueldos á empleados ó por diversos motivos, no se ha sabido hasta ahora de un solo caso en que hubiese ordenado la devolucion de esas sumas por los que las percibieron. La regla invariable que ha normado su política en este asunto, ha consistido en no revocar esos pagos, ni perturbar á nadie en el aprovechamiento ó disposicion de lo que por ellos hubiese adquirido; así como tampoco se ha considerado obligado á pagar las deudas del que se llamó Gobierno imperial; y esa conducta ha sido general y absoluta en todos los casos, porque si en uno solo hubiese procedido el Supremo Gobierno en sentido contrario, la justicia y la igualdad le habrian conducido necesariamente á exigir igual devolucion de todos y cada uno de los que del Imperio recibieron alguna cantidad.

No es presumible que con la Compañía se intente observar una conducta diferente, porque ella seria la única contra quien tal procedimiento se inventara, cuando no encuentra razon alguna que disculpar pudiera tan odiosa desigualdad. Supuesto que no se trata de pedir á la Compañía que devuelva las sumas que recibió de la caja del Imperio,

sino sólo de averiguar cuánto importaron y el título con que las percibiera, forzoso es que la Tesorería tenga que considerar el cargo de los réditos de los ocho millones, y tener en cuenta su monto para poder calificar debidamente el estado de la cuenta de la Empresa.

Lo que acabo de exponer explica con claridad los motivos en que se fundó el Gobierno para resolver en sus comunicaciones de 24 de Diciembre de 1867, que el anterior empresario, como la Compañía actual, debiesen pagar lo recibido, sólo en el caso de que excediese al monto de los intereses corridos hasta entónces; porque concediendo el nuevo decreto de 27 de Noviembre de 1867 íntegra la subvencion de ocho millones, queria evitarse que retuviera la Empresa lo que á cuenta del capital hubiera recibido del Imperio.

A las consideraciones expuestas es de agregarse la de que el hecho de haberse consignado, en los arts. 19 y siguientes del decreto citado de 1867, íntegra y sin descuento ni reduccion la subvencion de los quinientos sesenta mil pesos, envuelve la declaracion del Gobierno de ser ésta una deuda líquida y de cantidad fija á favor de la Compañía, y si en algo se la hubiese considerado pagada, se habria disminuido dicha subvencion en la cantidad concurrente. Ha dado, por consiguiente, como bien percibido todo lo que anteriormente le hubiera sido dado, y no ha lugar, por tanto, á hacer cargo á la Empresa de lo que se le entregó, descartando de la liquidacion el adeudo de intereses al que se aplicaba.

Entiendo haber demostrado, con lo hasta aquí expuesto, el derecho incuestionable que á la Empresa asiste para exigir que figuren en la cuenta los intereses de los ocho millones de pesos, desde que debieron abonársele hasta la fecha del decreto de 27 de Noviembre de 1867; y sentado este principio, pasaré á ocuparme de otros puntos.

II

Examinando las partidas de cargo de la cuenta de la Tesorería, debo detenerme en las siguientes, que se expresan de esta manera:

«Recibió el Sr. Escandon del pagador del ejército frances para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho, inclusive una multa que le impuso el general Bazaine (documentos núms. 29, 30 y 31).....$ 1.924,667 13

«Valor de los materiales sobrantes del tramo de la Tejería á Paso del Macho (documento núm. 32).....$ 208,793 52

«Pagado por cuenta de suplementos que hizo el tesoro frances al ferrocarril de Veracruz (documento núm. 33)...$ 369,310 35

El Sr. Escandon ha resistido siempre reconocer y admitir los cargos formulados por los franceses en la cuenta de la construccion del camino de fierro de la Tejería á Paso del Macho. El coronel Talcott, ingeniero en jefe de la Empresa, habia trazado el camino de fierro por los terrenos más á propósito y ménos expuestos á dificultades, lo que produciria necesariamente economía en la construccion. Cuando los franceses ocuparon el Estado de Veracruz, se apoderaron del camino sin dirigirse al concesionario, sin entenderse con él, é hicieron sólo una ocupacion militar con el fin de prolongar la via por terrenos más quebrados y difíciles, para hacerla inaccesible á las guerrillas que los combatian, á la vez que deseaban enlazarla con el camino carretero. Para alcanzar estos objetos, variaron el trazo de la via de como habia sido proyectada por el ingeniero Talcott, lo que produjo una pérdida positiva en los trabajos ya hechos, que fueron abandonados, y un aumento en el costo de la nueva via que se construyó.

Por otra parte, los trabajos hechos por los ingenieros franceses fueron ejecutados muy á la ligera y superficialmente, porque buscaban,

no las condiciones de solidez en la construccion, sino la prontitud en el resultado, para poder disponer cuanto ántes del camino en beneficio de sus operaciones militares. Así es que, por ejemplo, aumentaron la inclinacion del trazo y redujeron la anchura de las excavaciones y terraplenes. En lugar de mampostería para los puentes y alcantarillas, hicieron obras de madera de poca consistencia y de ninguna duracion. No pudiendo disponer de durmientes de buena madera por las dificultades de la guerra, emplearon madera de clase inferior, que por su poca duracion tenia que ser repuesta al poco tiempo, así como por el mismo motivo los rieles con que contaban y que colocaron en la via, eran ligeros y de poco peso, sin que pudieran soportar el de las máquinas y wagones. Los tubos de hierro que los dichos ingenieros mandaron construir para las alcantarillas, no fueron de la capacidad suficiente para el paso de las aguas, lo que produjo el derrumbamiento de las obras ejecutadas, habiendo sido indispensable despues quitar esos tubos y sustituirlos con estructuras provisionales de madera.

Estas y otras imperfecciones notables se encontraron en la via construida hasta Paso del Macho al ser recibida por la Compañía actual, la que ordenó su reparacion y reforma bajo condiciones de seguridad y solidez, habiendo importado esas obras de perfeccionamiento la considerable suma de $608,280 73 cs., que esta Compañía ha cargado al Sr. Escandon, por haberse obligado á entregar ese tramo de la via en buen estado.

Desde la ruptura de las hostilidades con los franceses, tuvieron grande dificultad para encontrar operarios, porque las guerrillas atacaban y dispersaban á los ocupados en las obras del camino, habiendo sido notable entre otros el ataque de un campamento de trabajadores en 30 de Abril de 1862, en el que murieron treinta; otros fueron hechos prisioneros, y dispersados los demas. Estos combates se repitieron durante los años siguientes de 63 y 64, á causa de los que con frecuencia se suspendian las obras cada vez que se producia alarma por la aproximacion de las guerrillas, ocasionándose la dispersion de los trabajadores.

Para sobreponerse á esos continuos peligros, tenian necesidad los

ingenieros franceses de pagar fuertes jornales, muchas veces más del duplo del acostumbrado, y en las cuentas que sobre esto han formado, cargaron esos fuertes jornales, pretendiendo que el Sr. Escandon pasase por ellos.

Cargaron asimismo el importe de los rieles que las autoridades francesas habian encargado á los Estados-Unidos y que sufrieron naufragio en el puerto de Veracruz, perdiéndose su valor por no haber estado asegurado.

Fundado en estas y otras objeciones, se negó el Sr. Escandon á conformarse con la cuenta producida por los franceses, considerando que el camino de Paso del Macho no podia tener el costo que esas cuentas le atribuian. Aun cuando las haya suscrito apremiado por las amenazas y por la autoridad del invasor, así como por la necesidad que tenia de entregar este tramo á la nueva Compañía que se formó, para lo que tuvo que satisfacer las exigencias de los franceses, esa circunstancia no puede atribuirles la exactitud de que carecen, ni puede privar al Sr. Escandon del derecho de oponerles las observaciones justas que le eximen de los cargos que contienen.

La Tesorería general publica en su cuaderno, como documento número 20, las deducciones y observaciones que el Sr. Escandon ha hecho á la cuenta de que me ocupo, ascendiendo á $753,746 57 cs. lo que, por los motivos que allí se expresan, tiene que rebajarse del monto de ella.

Es de hacerse tambien la deduccion de $121,596 18 cs. que importa la diferencia entre el cambio á razon de 5 francos por peso, como calcula la Tesorería, y el de 5.37 como regularon los mismos franceses, segun aparece de los datos que pasaron al Sr. Escandon, y aun la Tesorería reconoce en el documento número 33 de su publicacion, que no debia calcularse á la par el cambio, supuesto que en ese asiento lo calculó á razon de fr. 5.20.

No puedo explicarme el motivo por que se haya guiado la Tesorería á cargar la partida de $208,793 52 cs. como materiales sobrantes del tramo de la Tejería á Paso del Macho, que pretende comprobar con el

mismo cálculo que presentó el Sr. Escandon, y es el documento número 20 que ántes he citado.

Si este señor habló allí de materiales sobrantes, fué sólo para deducir su valor de la cantidad que se dice gastada por los franceses, á fin de apreciar el costo neto del camino que construyeron, para compararlo con el que habria importado si se hubiese hecho segun los planos del coronel Talcott y bajo las bases de construccion contratadas con Smith, Knight y Compañía; mas no porque además de la cantidad total cargada por los franceses hubiese recibido el Sr. Escandon ese material sobrante, cuyo costo se hace figurar en la cuenta de la Tesorería.

Efectivamente, en la formada por los franceses y pasada al Sr. Escandon, se leen partidas como estas:

«État de dépenses faites pour le matériel venu de France.....fr.	1.788,002 91
«État des instruments de précision venus de France.....	3,458 00
«État du matériel acheté par H. Hunebelle à New-York et à Paris.....	23,541 10
«État des dépenses faites au consulat général de France à New-York.....	296,762 80
«Etat des dépenses faites à Veracruz.....	39,880 82
«Fourniture de chariots & harnais.....	10,754 10
«Fourniture de poudre.....	33,809 00

De estas partidas unidas á otras, se compone la suma de francos 9.682,491 02 cs. cargada por los franceses, y que reducida á pesos lo hace la Tesorería, diciendo que fué recibida por el Sr. Escandon del pagador del ejército frances para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho, inclusive una multa que le impuso el mariscal Bazaine.

Manifiestamente incurre la Tesorería en el error de duplicar unas mismas partidas, cuando figura por un lado lo cobrado en la cuenta de los franceses, y por el otro el importe del material que ya estaba com-

prendido en aquel cargo, no debiendo perder de vista que no presenta ningun comprobante directo ni específico de ese segundo cargo, sino sólo una partida fraccionada de los cálculos que se hacen en las demostraciones del Sr. Escandon. Debe tranquilizar á la Tesorería la consideracion de que nunca habrian consentido los franceses en abandonar y ceder graciosamente al concesionario ese material, sino que se lo habrian cobrado, como efectivamente lo hicieron, y como cargaron hasta los cien mil francos de una multa. En la época que recogió el Sr. Escandon el tramo de Paso del Macho, no estaban todavía de prisa los franceses para salir del país, y no podia tener ni esta explicacion el abandono del material sobrante que la Tesorería ha querido ahora cobrar.

Tengo necesidad de apelar á los mismos comprobantes de la Tesorería para demostrar con ellos la ilegitimidad de la partida que discuto.

Con el núm. 19, pág. 113, publica el oficio del Ministerio de Fomento de 15 de Enero de 1870, que contiene los datos que se le pidieron sobre diversos puntos de la liquidacion, y tratando del costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, expresa que sólo se hallaron las cuentas presentadas por el mariscal Bazaine al titulado Imperio, referentes á las cantidades que el ejército frances anticipó á la Empresa, y cuyo resúmen lo consigna de esta manera:

1862.—En seis órdenes	fr.	5.974,690 85
1863.—En tres órdenes y una multa impuesta á la Compañía		3.707,800 17
Total	fr.	9.682,491 02

No aparece en esta constancia del Ministerio la partida relativa al material sobrante, como habria aparecido si representase un valor que los franceses hubiesen dejado á la Empresa, porque entónces habria figurado en sus cuentas. No solamente carece de comprobacion la dicha partida cargada por la Tesorería, sino que sus propios datos la contradicen.

Justo es que llame tambien la atencion de vd. sobre los motivos que el Sr. Escandon tiene para repugnar, entre otras, la partida de cien mil francos por la multa que decretó el mariscal Bazaine, porque no fué concluido para el 30 de Abril de 1864 el camino hasta Paso del Macho. Si el Supremo Gobierno aceptara como válido y obligatorio el contrato de 8 de Setiembre de 1863, en que Bazaine se fundó, podria todavía discutirse si conforme á sus estipulaciones y en razon de los casos fortuitos, frecuentes y graves, que impedian en aquella época terminar las obras del camino, debia estar exento el Sr. Escandon de las penas fijadas en aquel convenio. Pero como no supongo que el Supremo Gobierno quiera hoy reconocer la validez de él, ni ménos castigar ni ejecutar las penas impuestas por los franceses á los que no cumplieron lo que con ellos estipularon, es seguro que de esa cuenta se deducirá la multa dicha, que no representa una suma que en efectivo haya percibido el Sr. Escandon, y cuyo cargo no sirve más que para abultar el valor dado al camino.

Ha incurrido tambien la Tesorería en el error de duplicar la partida de $369,310 35 cs. pagados por cuenta de suplementos que hizo el Tesoro frances al ferrocarril de Veracruz (documento número 33). La misma Tesorería suministra los argumentos contra esa duplicacion.

En el oficio que dirigió el Ministerio de Hacienda en 22 de Diciembre de 1869, y que en su cuaderno está publicado bajo el número 1, se encuentra este pasaje:

«En cuanto al costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, el dato que se ha tenido presente es la cuenta que la Compañía presentó al C. Juan A. Zambrano en Abril del año próximo pasado, porque en los libros no se encuentran á este respecto asientos completos. Hay uno solamente del cual aparece que fueron librados el 12 de Julio de 1865, á cargo de la Comision de Hacienda en Paris y á favor de Mr. Jupeaux, 1.920,413 francos 82 céntimos al cambio de 5 francos 20, ó sean trescientos sesenta y nueve mil trescientos diez pesos treinta y cinco centavos ($369,310 35 cs.), por suplementos que el Tesoro frances hizo al ferrocarril de Veracruz; pero como esta cantidad es muy inferior á la de un

millon ochocientos tres mil setenta pesos noventa y seis centavos ($ 1.803,070 96 cs.) que se le da de costo al referido tramo, parece acertado creer que aquella fué librada en abono de esta última.»

La Tesorería explica que los franceses sacaron de su tesoro un millon y más de pesos para la construccion del tramo referido, y que cobrando esta cuenta á Maximiliano, dió órden á la Comision de Hacienda de Paris y á favor de Mr. Jupeaux, pagador del ejército frances, por la suma de $ 369,310 35 cs. en abono de esa deuda, y sin embargo, cobra hoy tambien esta partida al concesionario del ferrocarril. No me es posible comprender este procedimiento. No me puedo dar la razon por qué considere al empresario deudor de lo que los franceses dicen que gastaron en esa construccion, y tambien de lo que el Tesoro del Imperio les hubiese entregado á cuenta de ese crédito que cobraban.

Encontraria explicable que la Tesorería hubiese cargado una ú otra partida, pero no ambas á la vez. El empresario niega en términos absolutos haber recibido, ni de los franceses, ni de la Caja del imperio, esa partida de suplementos; el comprobante núm. 33 con que pretende justificarse, sólo expresa que se pagará esa suma á Mr. Jupeaux, que era empleado en la administracion francesa, y no representante del concesionario.

Una vez fijada la suma á que deba reducirse la cuenta de los franceses, despues de dejar satisfechas las objeciones que contra ella existen, puede tenerse ó como desembolsada por el tesoro del ejército expedicionario para la construccion de una parte de la via férrea, que fué entregada despues al concesionario, y en ese caso son de aplicarse las consideraciones ántes expuestas sobre la regla de conducta observada por el Supremo Gobierno con los que recibieron cantidades de la intervencion y del Imperio, y cuya devolucion ó pago no les ha sido exigida, debiendo entónces tenerse las de que se trata como entregadas al concesionario á cuenta de los réditos de los ocho millones; ó bien se estima que los franceses fueron reembolsados del verdadero costo de la obra, con lo que percibieron de las aduanas marítimas por el veinte por ciento de derechos que pertenecia á la Empresa, como lo estipularon

en el artículo 13 del convenio de 8 de Setiembre de 1863, que la Tesorería publicó con el núm. 18, y con las sumas que por razon de ese negocio exigieron del Imperio, y en este caso deben tenerse como abonadas á la deuda de réditos ya expresada. No importando el costo de las dichas obras, unido á las otras cantidades que sean de cargarse legítimamente á la Empresa, más que el monto total de dichos réditos, es claro que no resulta saldo ninguno á cargo del concesionario.

III

La 7ª partida de cargo de la Tesorería, dice: «Recibió la Compañía limitada en toda la época del Imperio, segun los documentos números 34, 35 y 36, $ 1.995,817 52.»

La Compañía sólo está conforme con la suma de $ 1.746,497 55 cs., única que recibió en toda la época del Imperio, procediendo la diferencia entre ésta y la que carga la Tesorería, de dos causas:

1ª Aunque se expidió por el Gobierno de Maximiliano á favor de la Compañía un libramiento de doscientos mil pesos á cargo de la Comision de Hacienda de Paris, nunca fué cubierto, como se comprueba por el protesto que se hizo con ocasion de la falta de pago, y esa suma de $ 200,000 es de deducirse de la que hace cargo la Tesorería. (Copia número 1 que acompaño.)

2ª En el comprobante número 35, estado E, copia la Tesorería una partida de 30 de Abril de 1866, por la suma de $ 49,319 97 cs., valor de un libramiento á cargo de la misma Comision de Hacienda, que se dice entregado al agente de la Compañía, segun asiento de fojas 102 del diario de la cuenta general del año de 1866.

He ocurrido personalmente á la Tesorería á conocer ese asiento á que el comprobante se refiere, pidiendo que me fuese presentada la constancia ó recibo del libramiento que el agente de la Compañía hubiese debido otorgar. Aunque la partida se halla asentada en efecto en

el libro de la época del Imperio, no aparece en él, ni por documento separado, el recibo del Sr. Kirkpatrik, en que confesara que dicho libramiento le hubiese sido entregado.

La Compañía, en efecto, nunca llegó á recibirlo, ni hizo cobro de esa cantidad á la Comision de Hacienda de Paris, la que si no quiso ya cubrir las órdenes expedidas por Maximiliano en Noviembre de 1865, ménos lo hubiera hecho con las dadas en Abril de 1866. No está conforme, por consiguiente, con el cargo de esa suma de $ 49,319 97 cs. que la Tesorería no ha comprobado satisfactoria y legalmente, porque no es comprobacion bastante el sólo asiento que se haya encontrado en los libros del Imperio, y que pudo haberse hecho por tantos motivos, todos diversos del hecho de haberse dado á la Compañía la órden á que se refiere.

En virtud de las precedentes observaciones, la 7ª partida de cargo de la cuenta debe quedar reducida á $ 1.746,497 55 cs., que la Compañía asentó en sus cuentas publicadas por la Tesorería como comprobante número 35.

IV

La 8ª partida habla de un suplemento de $ 200,000 hecho á la Compañía por el pagador del ejército frances, mencionado por el Sr. Barron en una memoria de 19 de Agosto de 1866, citada en la crónica de la sesion del Congreso de 13 de Abril de 1868.

En esa misma época se hizo presente al Congreso que esta cantidad, suplida por los franceses, fué despues reclamada por ellos al Sr. Barron, urgiendo por su devolucion, y les fué en efecto pagada, como consta del documento que en copia acompaño bajo el número 2, advirtiéndose por su tenor, que una parte de la cantidad fué satisfecha en dinero efectivo, y el resto en aplicaciones que se hicieron al tesoro frances de lo que la Compañía tenia que recibir en las aduanas, todo lo que dió el resultado de que la suma fuese íntegramente abonada. Debe, por tanto, desaparecer del cargo de la cuenta.

V

Las cuatro últimas partidas del mismo cargo se refieren á la entrega de bonos para el pago de la subvencion decretada por la ley de concesion de 27 de Noviembre de 1867, y á lo que ha percibido la Compañía en las aduanas por el quince por ciento en cambio de acciones.

La cuenta de la Tesorería ha debido llegar hasta la fecha de ese decreto y no comprender tambien la época posterior, porque lo relativo á ella debe ser motivo de otra cuenta que deberá seguirse á la Compañía y liquidarse periódicamente. Como se ha tratado de averiguar sólo las partidas de cargo y data anteriores á la última concesion, no hay motivo para mezclar con este negocio el estado de la contabilidad de la Compañía, posterior á dicha concesion, y la que no debe presentar dificultades.

El Ministro de Hacienda, en sus comunicaciones de 24 de Diciembre de 1867, dirigida una al representante del Sr. Escandon y otra al de la Compañía, ordenó solamente que se liquidasen las cuentas relativas á lo percibido por el veinte y quince por ciento, con arreglo al decreto de 5 de Abril de 1861, por cuya disposicion se dió á entender claramente que se excluia la época posterior á la última concesion, en la que iban á recibir cantidades en virtud de lo que por ella se dispuso.

El acuerdo del Congreso de 9 de Noviembre de 1869, que la Tesorería publica como comprobante núm. 2, fija las épocas de las liquidaciones que pidió, comprensiva una de 1861 á 1864, y la segunda de este último año hasta el 11 de Noviembre de 1868, fecha del decreto que expidió. Los tres últimos asientos del cargo de la cuenta pecan contra esta disposicion, por referirse á entregas hechas con posterioridad al 11 de Noviembre de 1868.

VI

Paso á ocuparme en seguida de las partidas de crédito de la cuenta.

En la primera sólo se abonan $59,000, como entregados por el Sr. Escandon al Ministerio de Fomento por cuenta de la asignacion de veinte mil pesos mensuales, de conformidad con el art. 22 del decreto de 5 de Abril de 1861.

Es mucho mayor la cantidad entregada al Gobierno por el título expresado, como lo demuestra el siguiente estado:

1861.	Setiembre	6.	Entregado en el Minist.º de Fomento...$	5,000 00
,,	Diciembre	10.	A la Direccion del camino de Perote...	2,000 00
,,	,,	18.	Certificado de la Tesorería, núm. 657...	40,000 00
,,	,,	26.	Certificado de la Tesorería, núm. 680...	5,000 00
1862.	Enero	31.	A la Direccion del camino de Perote...	2,000 00
,,	Mayo	10.	Certificado de la Tesorería, núm. 1,457.	15,000 00
1863.	Febrero	12.	Entregado en la Tesorería.....	50,000 00
			Suma entregada.....$	119,000 00

VII

En la segunda partida sólo se abonaron al Sr. Escandon $36,100, valor de 180 acciones del ferrocarril de Orizaba á Veracruz, y 181 del de México á Puebla.

En mi comunicacion de 17 de Octubre de 1870, hice notar que no eran 361 el número total de acciones entregadas, sino el de 399, cuyo valor asciende á $39,900, y el comprobante de esta verdad, con la diferencia de una sola accion, lo suministra la propia Tesorería á la página 40 de su publicacion, donde se lee el siguiente pasaje de la cuenta que formó y remitió al Ministerio de Hacienda en Diciembre de 1869:

«Valores entregados por la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México:

1862.—Noviembre 7.—*398 acciones de á cien pesos que ha entregado la Compañía á la Tesorería general*, de donde han sido remitidas al Ministerio de Fomento en las fechas que expresa el pormenor adjunto, que comprende de 9 de Diciembre de 1861 á la fecha... $39,800.

En el pormenor que se cita y obra á continuacion, están puntualizadas las fechas respectivas en que se entregaron dichas acciones, expresándose que todas fueron remitidas al Ministerio de Fomento.

Descansa la partida de que me ocupo en el comprobante núm. 43, que contiene el cargo que se mandó hacer por el señor tesorero en 30 de Junio de 1870 al Erario nacional, de $36,100, valor de 361 acciones, y el oficio de 7 de Setiembre de 1870 con el que remitió el Ministerio dé Fomento á la Tesorería 361 acciones que se habian encontrado en los libreros de ese Ministerio del tiempo del Imperio, al ser ocupada esta capital por el Gobierno constitucional.

Quizá la Tesorería opine que sólo deben reconocerse como entregadas por la Compañía las acciones que casualmente fueron halladas en el Ministerio de Fomento á la entrada del Gobierno en esta capital, no obstante que aparezca que fueron mucho más las que dió al Gobierno, como reconoce la propia Tesorería en su comprobante núm. 1, que ya he citado.

El extravío de las restantes, si es que lo ha habido, lo hace pesar la Tesorería sobre la Empresa, sin que yo pueda comprender el principio de justicia en que esta pretension pueda descansar, no obstante que ha asentado en el lugar que ya cité de su cuenta de 1869, que las 398 acciones fueron remitidas por la Tesorería al Ministerio de Fomento en las fechas expresadas en el pormenor. Esta declaracion es el justificante más cabal que puede darse de que fueron 398 acciones y no 361 las remitidas por el Gobierno.

Sobre la quinta partida de la data de la cuenta, no tengo que observar más que no se abonó el valor del bono letra C, núm. 4,201, que fué inutilizado en Guaymas y que importa $20.

VIII

Las partidas 6ª, 7ª y 8ª del haber, se refieren á entregas de valores hechas por el primitivo concesionario en virtud de lo dispuesto por el art. 22 del decreto de 31 de Agosto de 1857. No hay razon para que la Tesorería hubiera procedido á justipreciar al precio de plaza los títulos que por este motivo entregó el concesionario, para datar sólo el resultado de esa apreciacion.

El citado art. 22 de la ley de 57, impuso al concesionario la única obligacion de entregar *títulos de la deuda interior* por valor de ocho millones. Fué una especie la que el Sr. Escandon prometia dar, y no una suma de dinero, para cuyo pago hubiese pasado tales ó cuales documentos de crédito.

El que se obliga á dar, por ejemplo, un caballo de determinadas condiciones, si lo entrega ha cumplido fielmente su promesa, y absurda seria la pretension de quien se pusiese á valorizar el caballo en alguna cantidad para sostener que todavía faltaba algo para dar al deudor por quito de su compromiso.

Es bien claro é intergiversable el que contrajo el Sr. Escandon á este respecto, y no puede introducirse confusion para reducir á ménos los valores que en virtud de él han sido reducidos y amortizados por la Tesorería general. El mismo decreto de 5 de Abril de 1861 declaró nuevamente el sentido de esa obligacion, diciendo en su art. 38 que D. Antonio Escandon habia entregado hasta entónces cuatro millones de títulos de la deuda interior, y que los otros cuatro que le faltaban para el lleno de su promesa, los entregaria dentro de cinco años, agregando que estos títulos no ganarian interes alguno contra la Nacion sino hasta el 31 de Agosto de 1857, nueva prueba de que lo único que la ley queria era créditos contra el Erario y no sumas de pesos, que habria sido ridículo exigir á un concesionario de camino de fierro, que para poder-

lo construir demanda la proteccion moral y pecuniaria del Gobierno.

En ningun caso ha podido tener facultad la Tesorería para reducir el valor de los créditos á cargo del Erario nacional. El precio estimativo de ellos podrá regularse en más ó ménos por los que comercian con esos valores; pero cuando se entregan al Erario, éste los recibe por su valor representativo, porque no son otra cosa que deudas que pesan sobre la Nacion, y ningun deudor puede estimar sus responsabilidades en ménos de lo que representan, ó á como se valoricen en la plaza, con el objeto de pagar mucho ménos de lo que adeuda realmente. Esto tocaria á lo inmoral y produciria el descrédito más completo de quien pensase practicar semejante sistema.

Cuando el Gobierno, usando de sus facultades, ha admitido en pago de lo que cobra alguna cantidad de títulos de la deuda pública, los ha recibido por todo su valor, aun cuando hubiesen costado poco ó nada al causante y aunque en el mercado corriesen á precio ínfimo. Nunca se ha visto, ni tampoco podrá verse, que se manden tasar por Corredores para admitir en pago sólo el valor en que se les estime, porque el más grande descrédito cubriria todas las operaciones del Gobierno, quien miéntras exige á sus deudores el pago de ciento por ciento, pagaria á sus acreedores sólo el diez ó el cinco por ciento, segun el valor que se diese en la plaza á los títulos de su deuda.

Ni en las leyes de concesion ni por otro convenio separado ha consentido el Sr. Escandon en que se practicase el avalúo de esos créditos para acreditársele únicamente la cantidad que la operacion produjese, y mucho ménos ha podido consentir en que se hiciese por el medio que á la Tesorería pareciese bien adoptar, como el de la consulta al Colegio de Corredores, que aparece en su comprobante número 47. Por no haberse estipulado nada de esto en dichas leyes, debe sostenerse que la voluntad bien explícita de los contratantes fué dejar fijado el valor de los títulos en el que representaban, y no en otro diverso que ni se estableció ni se dijo tampoco cómo se determinaria.

Los mismos comprobantes que la Tesorería ha publicado apoyan el principio que estoy defendiendo. Bajo el número 5 (pág. 48), se halla

el asiento que en 21 de Octubre de 1857 hizo la Tesorería general de $311,220, que por capital é intereses recibió del Sr. Escandon en bonos, cuya cantidad, agrega, se aplica en cuenta de los ocho millones que debe recibir esta Tesorería general en créditos de la deuda interior, en cambio de igual cantidad que en bonos del nuevo fondo consolidado se han de entregar al Sr. Escandon.

Además de confesarse en esa constancia oficial que la obligacion del concesionario era dar créditos de la deuda pública, se nota que la Tesorería abonó á la par su importe, y no apeló al Colegio de Corredores para que le dijese por qué suma habria de hacerse. Lo mismo pasó con los otros tres asientos del mismo 21 y del 23 de Octubre, por valor, el primero de $189,281 33 cs., el segundo de $1,000 y el tercero de $500, todos los que forman el citado documento número 5 (pág. 56).

Supuesto que son asientos hechos y partidas datadas al Sr. Escandon desde 1857 y con la conformidad de su representante, el Sr. Merino, que las suscribió, ¿cómo ha creido posible la Tesorería variar hoy estas operaciones, reduciendo la cantidad de esos abonos á $72,592 93 cs., cuando en los libros consta que se hicieron por $502,001 33 cs?

Cosa igual sucede con la 7ª partida de la cuenta en que se abonan sólo $300,000 por los $3.497,998 67 cs. que en créditos entregó el Sr. Escandon á Mr. Hargous por órden del Ministerio de Hacienda de 1857. Bajo el número 48 publica la Tesorería el abono que en 22 de Setiembre de 1861 se hizo al Sr. Escandon de esos $3.497,998 67 cs., por entrega que hizo en títulos de la deuda interior al mismo Sr. Hargous, en garantía de trescientos mil pesos que prestó, siendo lo más notable que á continuacion de esa constancia se publicó tambien (pág. 180) el oficio del Ministerio de Hacienda, á cargo entónces del Sr. Payno, insertando el contrato que celebró con Hargous sobre préstamo de $300,000, y disponiendo que los tres y medio millones de bonos de la deuda interior se tomasen de las primeras sumas que D. Manuel Escandon tendria que entregar por su contrato de 31 de Agosto de 1857.

Por ese asiento hecho en Setiembre de 1861, la Tesorería ha reconocido que el Sr. Escandon cumplió con la órden anterior entregando los

$3.497,998 67 cs. en créditos de la deuda nacional al Sr. Hargous, y esa cantidad, datada entónces al concesionario, no puede convertirse hoy en la de $300,000 que únicamente abona la Tesorería, quebrantando todas las reglas de contabilidad.

Más injustificado aparece el procedimiento con respecto á esos tres millones y medio de créditos, al tenerse en cuenta los hechos que sobre esto han ocurrido. Por el contrato de préstamo de trescientos mil pesos que el Sr. Hargous celebró con el Gobierno en Diciembre de 1857, se obligó éste á darle en garantía tres millones y medio de bonos, y por su oficio ya mencionado ordenó á la Tesorería que se tomasen de los que habia de entregar el Sr. Escandon á cuenta de los ocho millones consabidos. El Sr. D. Manuel su hermano, que se habia constituido fiador de la obligacion de pagar dichos ocho millones de créditos, contestó la notificacion que se le hizo de esa órden en los términos que aparecen de su comunicacion de 21 de Diciembre de 1857 (se halla en el documento número 3 que acompaño), para que se vea que, léjos de haberse procedido con su acuerdo en el asunto, excusó el compromiso que se le imponia, por no haber llegado aún los plazos que fijó el decreto de Agosto de 1857 para la entrega de dichos créditos, y para que se persuada cualquiera que abrigara opinion contraria, que el negocio de Hargous no fué sugerido por el Sr. Escandon ni tampoco le pertenecia.

Imperando el Gobierno de la reaccion en esta capital, declaró por órden de 15 de Junio de 1859 nulo é insubsistente el contrato de Hargous. Mas restablecido el órden constitucional, exigió el interesado el cumplimiento de las obligaciones del Gobierno, y el Sr. Escandon tuvo entónces que entregar, como lo hizo, los $3.497,998 67 cs. en títulos, habiéndose mandado por órden de la Tesorería general de 28 de Octubre de 1861 que se cancelase en esta parte la escritura de fianza, «pues esta Tesorería, agrega la comunicacion, ha dado ya por recibidos los $3.497,998 67 cs. referidos, que en títulos de la deuda interior fueron entregados á Hargous.» (Se halla en el propio documento núm. 3.)

De acuerdo con esta prevencion procedió el escribano á cancelar la escritura de fianza, la que quedó insubsistente en esa parte.

Habiéndose dado por satisfecho el Gobierno de la obligacion contraida por el Sr. Escandon y su fiador en virtud de la entrega de esa suma de títulos de la deuda interior, ni la ley ni el buen sentido pueden permitir que despues de tantos años se venga á sostener que la obligacion no se cumplió totalmente y que el pago se entiende hecho de otra manera y por suma diversa de la que entónces aceptó el acreedor. A esto equivale decir en la cuenta de la Tesorería, que esos tres y medio millones de pesos quedan reducidos á $300,000.

No puede encontrarse justo que sólo se acredite al Sr. Escandon el importe de lo que el Gobierno recibiera del Sr. Hargous, pues ni intervino en este contrato, ni para celebrarlo se le consultó tampoco. Espontánea y libremente se entendió el Gobierno con el interesado y le ofreció y mandó dar como garantía lo que el Sr. Escandon deberia entregar. ¿Cómo pueden invertirse los papeles, y que el Gobierno diga que sólo admite en abono de la obligacion del Sr. Escandon lo que recibió del Sr. Hargous? ¿Cuál es el principio legal que permite la confusion de ambas obligaciones tan distintas entre sí?

Cuando Juan da en prenda la alhaja que Pedro debió entregarle, éste ha cumplido por completo su obligacion, y se reiria todo el mundo si Juan le dijese, que no habiéndole producido el contrato en que prestó esa garantía más que ciento, por este único valor se daba por pagado, y no por el que hubiesen fijado ántes á la alhaja ó por el que convino entónces al recibirla. Seria esto trastornar por completo las ideas y subvertir los elementos de los contratos.

Las propias observaciones pueden hacerse á la 8ª partida de la cuenta en que sólo se abonan $315,000 por valor de la entrega que hicieron Labadie y Cª en Marzo de 1863 y el importe de una escritura de Hargous, con cuyos valores se compensaron, segun el dicho de la Tesorería, los cuatro millones que le faltaba entregar para completo de los ocho millones ya conocidos.

Con fecha 25 de Febrero de 1863 recibió el Sr. Escandon de la Tesorería general una comunicacion en la que se le prevenia que tuviese á disposicion de los Sres. Labadie y Cª los cuatro millones de pesos que

en títulos de la deuda interior debian enterar en esa oficina con arreglo al art. 83 del decreto de 5 de Abril de 1861, «en virtud de que los referidos señores han enterado en esta Tesorería los valores que el Supremo Gobierno convino recibir *en cambio de la accion* que se ha servido *cederles.*» «De la conformidad de vd., sigue diciendo el oficio, en reconocer á los mencionados J. Labadie y Cª *como cesionarios del Supremo Gobierno* para el recibo de los cuatro millones citados, se servirá vd. dar oportuno aviso á esta Tesorería.» (Se lee en el documento número 3 que acompaño.)

No tuvo inconveniente el Sr. Escandon para rehusar el reconocimiento que se le exigia, y en consecuencia pagó á los cesionarios los cuatro millones de títulos de la deuda, que adeudaba entónces al Gobierno.

Al pié de la comunicacion citada se otorgó el recibo en esta forma:

«Hemos recibido del Sr. D. Antonio Escandon los cuatro millones de pesos en bonos á que se refiere la presente comunicacion.—México, Setiembre 9 de 1863.—Por poder de J. Labadie y Cª, *L. V. Deschamps.*»

Hubo una verdadera cesion hecha por el Gobierno á Labadie y Cª del derecho que tenia á recibir del Sr. Escandon cuatro millones de títulos de la deuda nacional, por cuyo contrato los cesionarios se pusieron en el lugar del Gobierno, siendo indiferente para el obligado que este mismo ú otro en su nombre y revestido de sus acciones le requiriese por el cumplimiento de su deuda. Él la satisfizo de la propia suerte que si en la Tesorería general hubiese puesto los cuatro millones expresados.

No fué una compensacion, como dice la Tesorería, la que se operó en el negocio; porque Escandon ni ocurrió al Gobierno solicitándola, ni le pidió hacer algo para dejar de satisfacer su deuda, sino una verdadera subrogacion de Labadie y Cª en las acciones que tenia el Gobierno á este respecto.

Y aun cuando tal compensacion hubiese habido, todos saben que si se conviene en dar por compensada una deuda mayor con otra menor, se tiene aquella como pagada real y efectivamente por todo su importe

y no sólo por la suma á que la segunda ascendiera. Si el Supremo Gobierno hubiese convenido en dar por compensada la deuda de cuatro millones de títulos con $315,000 en efectivo, nadie pensaria sostener, conforme á los principios legales, que la deuda sólo quedaba satisfecha por esta suma y no completamente extinguida. Se ha visto con frecuencia que el Gobierno ha consentido en recibir algunas cantidades de dinero, en cambio de las obligaciones de entregar bonos otorgadas por los que redimian el valor de bienes nacionalizados, y se les ha dado por quitos completamente de su obligacion, no obstante que la suma entregada importase mucho ménos que el valor representativo de los bonos. ¿Por qué se usa de medida diferente cuando se trata del concesionario del ferrocarril?

La Tesorería ha publicado con el núm. 16 de sus comprobantes el contrato que pasó con Labadie y Cª, y de sus términos aparece que convinieron estos señores con el Gobierno en celebrar una cesion de la accion que éste tenia contra el Sr. Escandon por los cuatro millones mencionados. Al prevenir el señor tesorero que se hiciese el asiento, publicado bajo el núm. 49 y que sirve de comprobante á la partida que examino, cambió absolutamente el carácter de ese contrato, pues dijo que Labadie y Cª habian cubierto por D. Antonio Escandon los últimos cuatro millones de títulos con la entrega de $315,000. Las constancias en que mis aserciones descansan comprueban que no fué esto lo que pasó; que no fué una comision ó encargo del Sr. Escandon hecho á Labadie y Cª para pagar esos $315,000, sino una compra por esta suma del derecho da cobrarle esos cuatro millones.

Debo hacer notar por último, que el Supremo Gobierno ha reconocido que el Sr. Escandon cumplió sus obligaciones sobre la materia, y que no es admisible actualmente ninguna discusion en el particular, supuesto que por órden suya fué cancelada la escritura pública que se otorgó para cubrir los ocho millones de títulos de la deuda, como se justifica con el docº nº 3 que acompaño. Necesario es repetir que hoy no puede estimarse de distinta manera de como entónces fué admitido por el Gobierno, el cumplimiento de lo prometido por el concesionario

De las precedentes observaciones aparece que la Tesorería, al haber incluido en su cuenta segun el sistema que en ella adoptó, el pago hecho por el primitivo concesionario, de los ocho millones de títulos de la deuda nacional, debió haber acreditado íntegra esta suma, y no ha podido por ningun motivo legal valorizarla en más ó ménos.

IX

Sobre las partidas 10, 11 y 12 de la cuenta, reproduzco lo que ántes expuse sobre que no deben figurar en la presente liquidacion en virtud de las razones que manifesté tratando de las relativas del Debe de la cuenta.

Sin embargo de esto, debo fijarme en la equivocacion padecida por la Tesorería en la partida 11, en que sólo abona la subvencion hasta el 30 de Junio de 1870, siendo así que en la partida del cargo comprendió el importe de dicha subvencion hasta Noviembre de ese año, lo que produce una diferencia en contra de la Compañía.

Quizá lo expuesto en la presente comunicacion no abrace todo lo que la Compañía y el primitivo concesionario tengan que manifestar sobre la liquidacion de la Tesorería, y para este caso se reservan hacer uso de las demas alegaciones que les aconseje su derecho.

Lo anteriormente expuesto basta para persuadir que el saldo enorme de más de tres millones de pesos que arroja esa cuenta, es el resultado de los diversos errores que en su formacion se han padecido, y subsanados, desaparecerá el saldo deudor y resultará un alcance á favor del anterior concesionario y de la Compañía. Para mayor claridad acompaño un estado comparativo entre la cuenta de la Tesorería y las observaciones contenidas en esta comunicacion.

No debe perderse de vista lo que con el Supremo Gobierno quedó convenido y se expresa en las comunicaciones citadas ántes, de 24 de Diciembre de 1867, sobre las bases de la liquidacion, y en presencia

de ellas han de desaparecer toda confusion y todo motivo de dificultad. Aplicándose como es debido, tanto el Sr. Escandon como la Compañía tienen motivo para esperar que el Supremo Gobierno se servirá encontrar fundadas las alegaciones que contiene la presente comunicacion, para deducir que no reportan ninguna deuda á favor del Erario nacional; mas si desgraciadamente no lo determinase así, deberán ser decididas las cuestiones diversas á que haya lugar, ya por los árbitros en lo concerniente á las cuentas del Sr. Escandon, ó ya por los tribunales en lo que respecta á la Compañía, segun expresé en mi comunicacion que sobre esta propia materia dirigí en 17 de Octubre último á ese Ministerio del digno cargo de vd.

Protesto á vd. mis respetos y consideracion.

México, 14 de Febrero de 1871.—*José I. Martinez*, agente principal de la Compañía.—Sr. Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Presente.

COMPARACION NUMÉRICA
entre las partidas de la cuenta formada por la Tesorería general y las observaciones que preceden.

NOTICIA de las cantidades que D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México han recibido del Erario, desde 31 de Agosto de 1857 hasta 30 de Junio de 1870.

	Segun la cuenta de la Tesorería	Segun las observaciones
1 En bonos de la construccion del Ferrocarril de Veracruz al Pacífico, conforme al decreto de 31 de Agosto de 1867.....$	8.000,000 00	8.000,000 00
2 En bonos denominados de mejoras materiales, creados por decreto de 5 de Abril de 1861...	2.000,000 00	2.000,000 00
3 En efectivo el 15 por ciento de importacion pa-		
Al frente.....	10.000,000 00	10.000,000 00

Del frente.....			10.000,000 00	10.000,000 00
ra acciones, entregado al Sr. Escandon en libranzas de los puertos.....			56,521 88	56,521 88
4 Por el costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, con una multa impuesta por Bazaine..$		1.924,667 13	1.924,667 13	
Á DEDUCIR:				
Mayor costo del tramo como queda explicado .....$	553,708 00			
Diferencia en el cambio sobre francos 9.682,491 02 que la Tesorería calcula á fr. 5,05 y 5,00 al peso, debiendo ser á fr. 5,37.....	121,596 18			
Multa impuesta por Bazaine al Sr. Escandon.....	18,621 97			
Cantidad gastada por la Compañía hasta Octubre de 1870 y cargada al Sr. Escandon para corregir los defectos de la mala construccion del tramo entre Tejería y Paso del Macho	608,280 73	1.302,206 88		622,460 25
5 Valor de los materiales sobrantes del dicho tramo.....			208,795 52	
A la vuelta.....			12.189,984 53	10.678,982 13

De la vuelta.....	12.189,984 53	10.678,982 13
6 Pagado por cuenta de suplementos que hizo el tesoro frances al ferrocarril de Veracruz.....	369,310 35	
7 Recibió la Compañía en toda la época del Imperio.....	1.995,817 52	1.746,467 55
8 Suplemento que hizo á la Compañía el pagador del ejército frances, y cuya partida se encuentra mencionada en una Memoria del Sr. Barron, de 19 de Agosto de 1866, citada en la crónica de la sesion del Congreso del 13 de Abril de 1868.....	200,000 00	200,000 00
9 Entregaron las aduanas marítimas, en el período que estuvieron vigentes los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, hasta que se sancionaron las modificaciones en 11 de Noviembre de 1868.....	212,842 42	212,842 42
10 Entregado al agente principal F. Allsopp en bonos de la emision del 12 por ciento para pago del primer año de subvencion, admisibles en las aduanas que determinó el decreto de 11 de Noviembre de 1868.....	429,915 00	429,915 00
11 Recibió el mismo, en bonos de la propia especie, correspondientes á la segunda emision.	473,285 00	473,285 00
12 Recibieron sus agentes por el 15 por ciento de importacion en cambio de acciones, desde 1º de Diciembre de 1867 hasta 30 de Junio de 1870	945,374 09	945,374 09
Segun lo expuesto en las observaciones, sólo debia comprender esta liquidacion hasta el 11 de Noviembre de 1868, y en consecuencia, aunque figuren en este estado partidas posteriores á esa fecha, es sólo para considerarlas en la comparacion y en el resultado general de la cuenta de la Tesorería.		
	16,816,526 91	14.686,896 19

NOTICIA de los valores que D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México han entregado por cuenta del Erario nacional, y de los que corresponden por subvencion á esta última.

	Segun la cuenta de la Tesorería	Segun las observaciones
1 Entregó el Sr. Escandon en el Ministerio de Fomento por cuenta de la asignacion de veinte mil pesos mensuales, que segun el art. 22 del decreto de 5 de Abril de 1861, estaba obligado á ministrarle en cuenta de lo que produjera el derecho de mejoras materiales.....	59,000 00	119,000 00
2 Entregó el mismo Sr. Escandon 180 acciones del ferrocarril de Orizaba á Veracruz, y 181 de México á Puebla, á cien pesos cada una.....	36,100 00	
Segun las observaciones son 399 acciones.....		39,900 00
3 Devolvió el Sr. Escandon en bonos del fondo de ocho millones que creó el decreto de 31 de Agosto de 1857, conforme á lo dispuesto en el art. 19 del de 11 de Noviembre de 1868, y cien pesos en efectivo.....	8.000,000 00	8.000,000 00
4 Devolvieron el Sr. Escandon y sus agentes en bonos de veinte por ciento de mejoras materiales, creados por decreto de 5 de Abril de 1861.	1.628,185 43	1.628,205 43
5 Se abona al Sr. Escandon á los precios de plaza el valor representativo de $502,001 33 cs. en bonos del tres por ciento y certificados para el pago de derechos de traslacion de dominio que entregó en Octubre de 1857 en cuenta de los ocho millones que estaba obligado á exhibir en cambio del fondo que para auxiliar las		
A la vuelta.....	9.723,285 43	9.787,105 43

De la vuelta.....		9.723,285 43	9.787,105 43
obras del ferrocarril creó el decreto de 31 de Agosto de 1857.....		72,592 93	
6 Se abona al Sr. Escandon el importe total de un contrato celebrado con Mr. L. S. Hargous en Diciembre de 1857, mediante el cual se dieron por cubiertos $3.497,998 67 de los ocho millones que en títulos de la deuda interior estaba obligado á entregar.....		300,000 00	
7 Se abona al Sr. Escandon el valor de la entrega en efectivo que hizo Labadie y Cª en Marzo de 1863 y el importe de una escritura de Mr. L. S. Hargous, con cuyos valores se compensaron los cuatro millones que le faltaba entregar para completo de los ocho de que se ha tratado en los asientos anteriores.....		315,000 00	
Segun las observaciones deben abonarse íntegros			8.000,000 00
Á DEDUCIR:			
8 Se abona á la Compañía por su entrega de certificados provisionales en la época del Imperio, que han de canjearse por acciones.....	$ 1.009,300 00	1.009,300 00	
El importe del certificado provisional núm. 5, fecha 29 de Noviembre de 1865, que por dos mil acciones entregó D. Eduardo Kirkpatrik, en cambio del libramiento de 200,000 pesos que recibió del Ministerio de Hacienda en la época del Imperio, á cargo de la Comision de			
Al frente.....	1.009,300 00	11.420,178 36	17.787,105 43

Del frente.....	1.009,300 00	11.420,178 36	17.787,105 43
Hacienda de Paris, y cuyo certificado provisional queda anulado y sin efecto, en virtud de no haber sido pagado dicho libramiento (documentos 1 y 4 que se acompañan).....	200,000 00		809,300 00
9 Se abona lo pagado al ejército frances en reembolso de igual cantidad que fué prestada al Sr. Barron con aplicacion al camino (documento núm. 2 que se acompaña).....			200,000 00
10 Se abonan los réditos al 5 por ciento anual de los ocho millones de pesos, desde 1º de Marzo de 1861, hasta 31 de Diciembre de 1864...			1.533,333 33
11 Se abonan los réditos á razon de 5 por ciento anual sobre la misma cantidad desde 1º de Enero de 1865 hasta 27 de Noviembre de 1867.			1.161,826 48
12 Se abona por el primer año de subvencion corrido de 11 de Noviembre de 1868 á 10 de Noviembre de 1869, conforme al decreto de la primera de estas fechas.....		560,000 00	560,000 00
13 Se abona por lo correspondiente á dicha subvencion, desde 11 de Noviembre de 1869 hasta 30 de Junio de 1870.....		355,945 20	
Segun las observaciones, debe figurar el abono de esta partida por la suma íntegra de la subvencion anual, porque en la partida relativa del cargo se consideró la suma de los $560,000.			560,000 00
14 Se abona el valor de los certificados provisionales de acciones que han entregado los agentes de la Compañía, desde 11 de Noviembre de 1868, hasta 30 de Junio de 1870.....		945,374 09	945,374 09
		$13.281,497 65	23.556,939 33

COMPARACIONES.

Importa lo recibido por el Sr. Escandon y la Compañía del Ferrocarril de Veracruz á México..	16.816,526 91	14.686,896 19
Importa lo entregado y lo devuelto por el Sr. Escandon y la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México.....	13.281,497 65	23.556,939 33
Saldo á cargo del Sr. Escandon y la Compañía, s/c de la Tesorería.....	3.535,029 26	
Saldo á favor del Sr. Escandon y la Compañía, segun las observaciones.....		$ 8.870,043 14

Documento número 1.

Un sello que dice: Timbre imperial.—Cent. 50.—Traduit de l'espagnol et de l'anglais.—Ministère d'Etat.—Mexico, 28 Novembre 1865. —Il vous plaira payer, à l'ordre de l'agent principal de la Compagnie du chemin de fer mexicain Edouard J. Kirkpatrik et à soixante jours de vue, la somme de neuf cent soixante dix mille francs 970,000, que vous porterez en compte de cette commission pour le Ministère des domaines, suivant accord de sa Majesté l'Empereur que le même Ministère m'a annoncé officieusement et sur lequel mandat je vous donne avis pour qu'il soit payé à cette date.—Le Ministre des affaires étrangères par interin, signé, *A. R. A. Hitto.*—A. M. le Comte de Germiny, Président de la commission des domaines du Mexique à Paris.—Ordre de MM. Barron, Forbes et Compagnie. Mexico, le 29 Novembre 1865. —Signé, *Edward J. Kirkpatrik.*—En anglais: Agent général de la Compagnie de chemins de fer mexicains, Limitée.—En espagnol: Payez à l'ordre de MM. Antoine Gibbs & fils, valeur convenue.—Mexico, à la date que dessus. P. p. de Barron, Forbes & Cie.—Signé, *Francisco Rivas Góngora.*—Je soussigné Achille Adolphe Marminia, traducteur juré près la cour imperial de Paris, &c., certifie que la traduction que précede est fidèle & conforme à son original, en langue

espagnole & anglaise qui m'a été presenté et que j'ai signé et paraphé ne varietur. Paris, le cinq Janvier 1866.—Signé, *A. Marminia.*—Protest faute d'acceptation.—L'an mil huit cent soixante six, le cinq Janvier à la requête de M. V. Marco del Ponto, négociant demeurant à Paris, 35 rue Saint Georges, ayant l'ordre et elisant domicile en ma demeure je Louis Octave Mercier, huissier près le tribunal civil de la première instance du département de la Seine, séant à Paris, et demeurant rue Laffitte N.º 7.—Soussigné, sommé et interpellé M. le Comte de Germiny, Président de la commission des domaines du Mexique à Paris, au domicile indiqué, rue de Monthabar N.º 15, parlant au sécretaire de Mr. de Germiny, ainsi declaré.—De présentement accepter pour payer à l'échéance, la dite lettre de change de la somme de neuf cent soixante dix mille francs contenue en éffet ci-dessus transcrit que j'ai pour ce exhibé, protestant à faute de ce faire, du renvoi de dit éffet aux garants, et de tout ce qui peut se protester en pareil cas; lequel a répondu que la lettre de change présentée serait très probablement payée à son échéance, mais que quant à présent, Mr. de Germiny, en ce moment sorti, lui avait donné ordre de ne point accepter la dite lettre de change.—Sommé de signer a refusé, laquelle réponse j'ai prise pour refus d'acceptation à l'égard de qui de droit et d'ailleurs reçue sous toutes reserves pourquoi j'ai réitéré contre qu'il appartiendra, les protestations ci devant faites, et j'ai au dit domicile et parlant comme dessus, laissé copie, tant du dit éffet ordres au dos que du présent.—Coût onze francs 87 cent.—Par duplicat.—*O. Mercier.*—Al calce: Enregistré à Paris, le huit Janvier 1866.—Reçu un franc 15 centimes.—7 B^au F.º C.º *f^é* Champradau.—Original et copie, 1. 60.—Droit de copie du Billet et transcription au regre. ,, 75.—Timbre protest 1. ,, Timbre Regre. ,, 45.—Enrege. 1 15.—Somme, 4 85.—Copia exacta del original. —*José I. Martinez.*

Documento número 2.

Corps expéditionaire du Mexique.—Trésor des postes.—M. de Jupeaux, payeur en chef.—N.º d'ordre.—A Mexico, le.....186.....

Le payeur en chef du corps expéditionaire du Mexique soussigné déclare avoir reçu en remboursement de l'avance de.....fr. 1.040,000 00

faite par le Trésor Français le 27 Juin dernier à la Compagnie du chemin de fer de Mexico à Veracruz, suivant ordre de S. E. M. le Maréchal comandant en chef.

1º Du gouvernement mexicain:	
En numéraire.....	12,763 21
En éffets de Douane recouvrés.....	209,1 5 32
Sur les droits de mejoras materiales à encaisser.....	175,877 98
2º De la maison Barron, Forbes et Cᵉ, en numéraire....	642,193 49
Total égal.....	1.040,000 00

Il demeure entendu que la maison Barron, Forbes et Cᵉ s'engage á rembourser au Trésor Français le montant de ceux des éffets de commerce restant à encaisser, et qui pour quelque motif que se soit, ne seraient pas payés á l'échéance: la plus éloignée de ces échéances étant celle du 20 Septembre prochain.—Mexico, le 31 Août 1866.—*M. de Jupeaux.*—Un sello.—Corps expéditionaire du Mexique.—Trésor.—Copia exacta del original.—*José I. Martinez.*

Documento número 3.

Un sello.—Segunda clase.—Para el bienio de mil ochocientos setenta y ocho y setenta y nueve.—República Mexicana.—50 centavos. —3.—Otro sello.—Fermin Gonzalez Cosío, notario público del Distrito federal. Certifico y doy fe: que al márgen del protocolo de la escritura que con fecha 14 de Setiembre de mil ochocientos cincuenta y siete, otorgó el finado D. Manuel Escandon ante mi compañero D. Ramon de la Cueva, cuya notaría tengo á mi cargo, para responder como fiador de su hermano D. Antonio, de que éste exhibiria ocho millones de

bonos de deuda nacional, en reemplazo de los que en igual cantidad se emitieran para la construccion del camino de fierro de Veracruz á México, conforme á lo prevenido en el privilegio que se le habia otorgado en 31 de Agosto de mil ochocientos cincuenta y siete y dentro de los plazos que establece el artículo veintidos, y de que entregaria además en defecto de su hermano los doscientos mil pesos de las multas á que se refieren los artículos diez y siete y treinta y siete del propio privilegio, si es que no cumplia con ellos el referido D. Antonio Escandon en el término que se le habia concedido, en cuyo caso pagaria tambien el fiador lo que á juicio de peritos se calculara ser necesario para la conclusion de la penitenciaría y casa de inválidos de que trata el artículo treinta y seis del mencionado privilegio; se hallan las notas siguientes:—«Con esta fecha me manda la Tesorería general de la Nacion el oficio siguiente para que se anotara su contenido en esta escritura: su tenor literal dice así:—«Seccion 2ª—El Sr. D. L. S. Hargous ha presentado al Supremo Gobierno la proposicion siguiente:—«L. S. Hargous tiene el honor de elevar á la consideracion de V. E. la proposicion siguiente: Prestará al Supremo Gobierno *trescientos mil pesos*, entregando inmediatamente en la Tesorería general *ciento cincuenta mil pesos* ($150,000) en dinero efectivo y ciento cincuenta en bonos de la deuda interior.—Dichos trescientos mil pesos se me pagarán con el producto de cinco por ciento de los derechos de importacion, el cual empezaré á percibir inmediatamente que se haya cubierto la deuda procedente de la ocupacion de caudales por las tropas pronunciadas en San Luis Potosí, ó con cualquiera entrada extraordinaria que tenga el Supremo Gobierno, ya sea sobre el Istmo de Tehuantepec, ó por cualquiera tratado ó préstamo de más de un millon de pesos. En todo caso, el Supremo Gobierno queda obligado á pagarme los trescientos mil pesos dentro del término de diez y ocho meses contados desde esta fecha; y para su exacto cumplimiento se me hipotecarán ó darán en depósito tres y medio millones de pesos en bonos de la deuda interior, cuya hipoteca ó depósito, en defecto del pago, podré realizar al fin del plazo fijado, el todo ó la parte necesaria al pago del saldo que se me adeude,

al precio corriente que entónces tenga en la plaza.—México, catorce de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y siete.—*L. S. Hargous.*» —«Y lo traslado á V. S. para su cumplimiento y fines consiguientes, en el concepto de que el interesado tendrá obligacion de avisar á esta Secretaría un mes ántes de que se cumpla el plazo fijado de diez y ocho meses para la venta de los bonos, ya en el todo, ó ya en la parte necesaria para cubrir el saldo que se le adeude; advirtiendo á V. S. que los tres y medio millones que han de hipotecarse, se tomarán de las primeras sumas que D. Manuel Escandon debe entregar por su contrato de treinta y uno de Agosto último, á cuyo efecto hará V. S. igualmente anotar en el protocolo, que esa cantidad queda á disposicion de D. L. S. Hargous, en cuya anotacion pondrá su conformidad el Sr. Escandon; y el escribano respectivo expedirá el testimonio correspondiente para seguridad del citado Hargous.—Dios y L. México, Diciembre quince de mil ochocientos cincuenta y siete.—*Payno.*—Señor tesorero general.» —«Enero cuatro, mil ochocientos cincuenta y siete.—Seccion primera.—Para que acuerde.—Una rúbrica.»—«Enero cuatro, mil ochocientos cincuenta y siete.—Al escribano D. Ramon de la Cueva, para que proceda en la parte que le concierne, con arreglo á esta suprema órden.—*Vélez.*»—Y para que conste pongo la presente en la ciudad de México, á cinco de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho: Doy fe, y de que por haber observado al corregir esta razon, que la fecha de los acuerdos de la Tesorería son de Enero de mil ochocientos cincuenta y siete, le pasé una comunicacion que con la respuesta que á ella se me dió, dice así:—«Queda trasladado en el protocolo de la escritura que otorgó ante mí el Sr. D. Manuel Escandon el dia 14 de Setiembre último, como fiador de su hermano D. Antonio, para responder por la entrega de bonos que éste debe hacer á esa Tesorería, de conformidad con lo prevenido en la ley de treinta y uno de Agosto anterior; el oficio que contiene la propuesta que hizo D. Luis Hargous al Supremo Gobierno sobre facilitarle ciento cincuenta mil pesos en dinero efectivo y ciento cincuenta mil en bonos de la deuda interior; mas como al corregir el traslado con el original observé que la propuesta es de quin-

ce de Diciembre próximo pasado y los acuerdos de la Tesorería de cuatro de Enero del mismo año, he creido de mi deber exponerlo á V. S. para que se sirva decirme en contestacion lo que tenga por conveniente para la debida aclaracion de la nota, y tambien si le he de devolver el expresado oficio ó propuesta.—Dios y Libertad. México, Enero ocho de mil ochocientos cincuenta y ocho.—Señor tesorero general.»

«República mexicana.—Tesorería general de la Nacion.—Seccion primera.—Por una equivocacion de las que muy frecuentemente acontecen al principiar el año, puse el del anterior de mil ochocientos cincuenta y siete, en lugar del actual de mil ochocientos cincuenta y ocho en el acuerdo que obra al calce de la suprema órden de quince de Diciembre del año próximo pasado, referente al contrato de trescientos mil pesos, celebrado por D. L. S. Hargous, para que insertara la referida órden en el protocolo de la escritura que otorgó D. Manuel Escandon el dia catorce de Setiembre último, como fiador de su hermano D. Antonio, en la entrega de bonos en virtud de su negocio de treinta y uno de Agosto anterior, debiendo constar que mi decreto es de *cuatro de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho*, sirviéndose vd. devolverme la mencionada órden de quince de Diciembre para los demas efectos que deba obrar en esta Tesoría general.—Lo digo á vd. en contestacion á su oficio de hoy relativo.—Dios y Libertad. México, Enero ocho de mil ochocientos cincuenta y ocho.—*P. Vélez.*—Sr. D. Ramon de la Cueva, escribano nacional y público.»—Trasladada la razon anterior al testimonio de la precedente escritura, la notifiqué al Sr. D. Manuel Escandon, en cumplimiento de la proposicion del Sr. Hargous, y dió por respuesta lo siguiente:—«En nueve de Enero del mil ochocientos cincuenta y ocho, yo el escribano, teniendo presente en su casa al Sr. D. Manuel Escandon, le hice saber el contenido de las razones anteriores, y entendido de ellas, dijo: lo oye, y quiere que se tenga por respuesta á esta notificacion la misma que con fecha veintiuno de Diciembre último, dió á la órden que sobre esta materia se le comunicó por el Exmo. Sr. Ministro de Hacienda el dia diez y seis del propio mes, y cuya minuta, que me ha presentado, dice á la letra:

«E. S.—En debida contestacion á la superior nota de V. E., fecha diez y seis del corriente, debo manifestarle en primer lugar, que yo no celebré el contrato de treinta y uno de Agosto último, relativo á la construccion del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, sino mi hermano D. Antonio Escandon; y que si sobre el asunto de lo que trata la indicada nota, me he prestado á tener algunas conferencias en los dias anteriores, ha sido en nombre y representacion de mi citado hermano, que actualmente se halla fuera de la República por negocios del mismo camino. Yo no tuve otra intervencion en el negocio, que la de simple fiador para el cumplimiento de aquellas cláusulas del contrato en que se exigió este requisito. Debo en segundo lugar hacer presente á V. E., que la Empresa del ferrocarril no está obligada á entregar precisamente *bonos* de la deuda interior, sino en general *títulos* de ella, y de los que entregue será de los que disponga la superioridad. En tercer lugar, me permitirá V. E. recordarle que la misma Empresa tiene ya exhibidos en la Tesorería general para su amortizacion, títulos por valor de quinientos dos mil un pesos treinta y tres centavos, en descargo de los tres millones que se comprometió á exhibir en los meses que corran hasta fin de mil ochocientos cincuenta y ocho; que por lo mismo no tiene ya obligacion de entregar en todo el año venidero, más que dos millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos; que hasta el fin de mil ochocientos cincuenta y nueve, es decir, hasta dentro de dos años, no está obligada á entregar otro millon de pesos, y que en consecuencia, no puede precisarla á que de aquí á diez y ocho meses ponga á disposicion de Mr. L. S. Hargous tres millones quinientos mil pesos en los repetidos títulos.—Por lo demas, á la Empresa no puede dejar de serle sensible que se hayan desestimado las observaciones que tuve la honra de presentar á V. E. en este negocio, no sólo por el interes que ella tiene como poseedora de una fuerte suma de papel público, en que efectivamente y desde luego se amortice el que vaya entregando en los años venideros, sino porque desea sinceramente que se guarde y ejecute el contrato de treinta y uno de Agosto tal como fué ajustado. Eso no obstante, la Empresa

cumplirá en las épocas á que está obligada, con lo que dispone la suprema órden á que contesto, en todas sus partes.—Dios y Libertad. México, Diciembre veintiuno de cincuenta y siete.—E. S. Ministro de Hacienda.»—Esto respondió y firmó conmigo el escribano de que doy fe.—*Manuel Escandon.*—*Ramon de la Cueva.*»—Y para que conste pongo la presente en la ciudad de México, á once de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho: Doy fe.—*Ramon de la Cueva.*—«En virtud de la comunicacion que se agrega, y me fué dirigida con fecha de ayer por los señores Ministro, Tesorero y Contador de la Tesorería general de la Nacion, queda cancelada y sin valor la hipoteca de los tres y medio millones de pesos en bonos que el Supremo Gobierno concedió á D. Luis S. Hargous, segun la nota puesta al márgen de la escritura de estas fojas, por haber declarado nulo el mismo Supremo Gobierno el contrato que dió lugar á esa hipoteca.—Y para constancia siento la presente en la ciudad de México, á primero de Marzo de mil ochocientos sesenta.—*Ramon de la Cueva.*»

El oficio á que se refiere la razon anterior dice así:

«República mexicana.—Tesorería general de la Nacion.—Seccion de Tesorería.—Habiendo declarado el Supremo Gobierno en órden de quince de Junio del año próximo pasado nulo el contrato que D. Luis S. Hargous celebró con el Supremo Gobierno en quince de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y siete, y quedado en consecuencia sin efecto la hipoteca de tres millones quinientos mil pesos en bonos, y por lo cual se notificó á D. Manuel Escandon por su hermano D. Antonio en nueve de Enero de mil ochocientos cincuenta y ocho, procederá vd. á hacer en la escritura respectiva la tildacion que corresponde, dándonos vd. aviso luego que lo verifique y remitiéndonos copia de la anotacion que en ella se ponga.

Dios y Libertad. México, Febrero veintinueve de mil ochocientos sesenta.—*E. Villalva.*—Sr. D. Ramon de la Cueva.—Una rúbrica.»—Con esta fecha se agrega un oficio de la Tesorería general de la Nacion del dia veintiocho de Octubre de mil ochocientos sesenta y uno, por el que consta que el Sr. D. Manuel Escandon entregó á D. Luis Hargous

tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos que en títulos de la deuda interior debió exhibir en la misma Tesorería en los años de cincuenta y ocho y cincuenta y nueve, como fiador de su hermano D. Antonio Escandon, por razon del contrato del ferrocarril que se expresa en la escritura de las fojas anteriores, y que por disposicion suprema percibió Hargous. En consecuencia, y de conformidad con lo prevenido en el citado oficio, queda cancelada en esta parte la obligacion del Sr. Escandon.

México, Diciembre siete de mil ochocientos sesenta y uno.—*Cueva.*»

El oficio á que se contrae la razon precedente dice así:

«República mexicana.—Tesorería general de la Nacion.—Seccion cuarta.—Habiéndose llenado por parte de D. Manuel Escandon la obligacion que contrajo de entregar á D. L. S. Hargous la cantidad de ($3.497,998 67 cs.) tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, que en títulos de la deuda interior debió exhibir en esta Tesorería en los años de mil ochocientos cincuenta y ocho y mil ochocientos cincuenta y nueve, como responsable por su hermano D. Antonio Escandon en el contrato sobre apertura de un camino de fierro de Veracruz al mar Pacífico, segun escritura que por ante vd. se otorgó en catorce de Setiembre de mil ochocientos cincuenta y siete, cuya obligacion en favor de Hargous contrajo D. M. Escandon por disposicion suprema y en los términos que constan en la nota marginal puesta en la misma escritura; puede vd. proceder á cancelarla en esta parte, pues esta Tesorería ha dado ya por recibidos los tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos ($3.497,998 67 cs.) referidos, que en títulos de la deuda interior fueron entregados á Hargous, siendo adjunto el testimonio que éste ha devuelto, y esperando se sirva vd. darme aviso cuando verifique la cancelacion de que se trata. —Dios, Libertad y Reforma. México, Octubre veintiocho de mil ochocientos sesenta y uno.—*Antonio de Palacio y Magarola.*—Ciudadano escribano nacional y público, Ramon de la Cueva.»—Se agrega un oficio de la Tesorería general de veinticinco de Febrero del año próximo

pasado de sesenta y tres, firmado por D. Antonio de Palacio y Magarola y dirigido á D. Antonio Escandon, por el que consta que fueron cedidos á los Sres. T. Labadie y Compañía, de este comercio, los cuatro millones de pesos que en títulos de la deuda interior debia enterar en la Tesorería general D. Antonio Escandon, por razon del privilegio concedido al propio señor sobre construccion del camino de fierro, constando al calce de dicho oficio el recibo de los referidos Sres. T. Labadie y Compañía, puesto por D. Lúcas Ulises Deschamps, apoderado de la propia casa, en nueve de Setiembre del expresado año de sesenta y tres. Y para que conste pongo la presente en la ciudad de México, á veintiocho de Noviembre de mil ochocientos sesenta y cuatro. Doy fe. —*Ramon de la Cueva.*

El oficio de que habla la razon anterior es del tenor siguiente:

«Tesorería general de la Nacion.—Seccion primera.—El Supremo Gobierno, de conformidad con las proposiciones que en diez y seis del actual presentaron los Sres. T. Labadie y Compañía, de este comercio, se ha servido resolver en órden de diez y ocho del mismo mes comunicada á esta Tesorería general por el Ministerio de Hacienda y Crédito público, que tenga vd. á disposicion de los referidos Sres. T. Labadie y Compañía los cuatro millones de pesos que en títulos de la deuda interior debe enterar en esta oficina, con arreglo al artículo treinta y ocho del decreto de cinco de Abril de mil ochocientos sesenta y uno, sobre privilegio concedido á favor de vd. para la construccion del camino de fierro, en virtud de que los referidos señores han enterado en esta Tesorería los valores que el Supremo Gobierno convino recibir en cambio de la accion que se ha servido cederles. De la conformidad de vd. en reconocer á los mencionados Sres. T. Labadie y Compañía como cesionarios del Supremo Gobierno para el recibo de los cuatro millones citados, se servirá vd. dar oportuno aviso á esta Tesorería.—Dios, Libertad y Reforma. México, Febrero veinticinco de mil ochocientos sesenta y tres.—*Antonio de Palacio y Magarola.*—Sr. D. Antonio Escandon.» —«Hemos recibido del Sr. D. Antonio Escandon los cuatro millones de pesos en bonos, á que se refiere la presente comunicacion.—Méxi-

co, Setiembre nueve de mil ochocientos sesenta y tres.—Por poder de T. Labadie y Compañía, *L. U. Deschamps.*»—Y para que conste, obre los efectos que haya lugar en derecho, de pedimento del Sr. Lic. D. Rafael Martinez de la Torre, apoderado del Sr. Escandon, y como encargado que soy de la notaría del Sr. Cueva, pongo la presente en la ciudad de México, á catorce de Abril de mil ochocientos sesenta y ocho. —*Fermin Gonzalez Cosío*, notario público.—Un sello.—Fermin Gonzalez Cosío, notario público.—República mexicana.—Copia exacta del original.—(Firmado) *José I. Martinez.*

Documento número 4.

Ministerio de Hacienda.—Caja central.—He recibido del Sr. D. Eduardo Kirkpatrik, agente de la Compañía Imperial Mexicana del ferrocarril, en cambio de doscientos mil pesos ($200,000) que en una letra girada por el Ministerio de Estado, á cargo de la Comision de Hacienda de México en Paris, por dicho valor le fué entregado por el Ministerio de Hacienda, un certificado provisional representando dos mil acciones conforme al decreto de 26 de Enero último y segun lo dispuesto por el particular en órden del Ministerio de Hacienda fecha 28 de Noviembre próximo pasado.—México, Diciembre 28 de 1865.—El jefe de la Caja central, *José Francisco Alvarez.*—Copia exacta del original.—(Firmado) *José I. Martinez.*

Documento número 16.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion segunda.—Al ciudadano Ministro de Fomento doy con esta fecha el siguiente informe:

«Detenidamente ha examinado esta Tesorería general las anteriores observaciones elevadas al Ministerio del digno cargo de vd., con motivo del informe que tuvo la honra de dar al Supremo Gobierno, por conducto del C. Ministro de Hacienda, en 24 de Setiembre último, relativamente al estado que guardaban hasta 30 de Junio de 1870, las cuentas de la Empresa del ferrocarril de Veracruz á México con el Erario público.

Aunque el signatario de esas observaciones estime inoportuno é inconexo con el objeto de una liquidacion de cuentas, el relato de los hechos que forman la historia numérica del camino de fierro de que se trata; aunque se pretenda que las deducciones á que se prestan están fuera de su lugar, y aunque la Compañía exprese que las razones expuestas en aquel informe no deben tener más peso del que pueda concederse á mis opiniones privadas, está de manifiesto que ellas descansan en el irrecusable testimonio de documentos auténticos, cuyo exámen no podia esquivarse sin el riesgo de darle á la cuestion un giro enteramente contrario al que se necesitaba para deducir del conjunto, y fundar debidamente, cuáles partidas habian de cargarse y cuáles abonarse en la demostracion numérica.

No me detendré inútilmente en refutar los diversos conceptos que emite la Compañía para oponerse á los cargos que le resultan; mi tarea se limitará á las razones ó á los datos que importen alguna modificacion en las partidas consideradas á favor ó en contra suya, y me abstendré de comentar, como podria hacerlo, todo aquello que se refiere á la Tesorería general, queriendo presentarla como inconsecuente con sus propias opiniones, sólo porque, en un informe de 22 de Diciembre de 1869, al pedir instrucciones á la superioridad para formar la liquidacion, mencionaba los réditos del fondo de ocho millones, indicando que no podia abonarlos de su propio motivo.

En esa época, ni los datos de que se sirvió más tarde esta oficina estaban reunidos, ni se habia fijado en las graves estipulaciones que el concesionario pactó con los franceses para construir el tramo de la Tejería á Paso del Macho. Esperó, pues, á que el Supremo Gobierno le comunicara las instrucciones convenientes, y ya con ellas á la vista,[1] pudo emprender el trabajo que la Compañía califica de oficioso y ajeno del objeto de una liquidacion de cuentas.

Hechas estas advertencias, paso á ocuparme del exámen de las observaciones indicadas.

1 Orden suprema de 5 de Abril de 1870. Pág. 45 del informe de 24 de Setiembre de 1870.

I

En este lugar coloca la Compañía los antecedentes y razones que á su juicio deben tenerse presentes para calificarse si tiene ó no derecho á que se le abonen los réditos del fondo de ocho millones, creado por el art. 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857. Como era natural, menciona los arts. 18 y 19 del diverso decreto de 5 de Abril de 1861, que favorecen su intento, y deduce, que habiendo recibido el concesionario diversas sumas aplicables al pago de réditos, es indispensable hacer figurar en la cuenta la cantidad á que éstos monten, como único medio de saber si fueron ó no cubiertos en su totalidad; de lo contrario, se cometeria una injusticia, por la razon de que el monto de lo percibido sufriria otro destino diverso del que la ley quiso darle.

La glosa de los arts. 18 y 19 del decreto de 5 de Abril de 1861, da efectivamente el resultado que observa la Compañía; pero los hechos á que ese decreto se refiere, no permiten confundir el uso que debió hacerse con el que se hizo de las cantidades entregadas al concesionario.

Siguiendo la regla que sienta la Compañía, un mayordomo, un administrador, ó cualquiera persona que recibe fondos para determinado objeto, tiene derecho á que se le abone, bajo el mismo título, el monto de sus recibos, háyalos ó no invertido conforme á su compromiso.

El decreto de 31 de Agosto de 1857, en su art. 19, creó un fondo de ocho millones de pesos «para auxiliar la construccion del tramo de ferrocarril que indica el art. 17 (treinta leguas: veinticinco partiendo de Veracruz á esta capital, y cinco vice versa).» Este tramo debia estar concluido á los seis años, es decir, en 1863.

La Compañía, hasta esa fecha, habia recibido cantidades relativamente cortas, insuficientes para cubrir los réditos de ocho millones; pero en cambio contaba desde la expedicion del decreto de 5 de Abril de 1861, con verse libertada de la obligacion de gastar un millon de pe-

sos en una penitenciaría y una casa de inválidos, así como de darle al Erario el veinte por ciento de utilidades, segun estaba determinado en los arts. 28 y 36 del primero de dichos decretos.

Valorizando estos descargos, que á título de compensacion por los réditos debidos, obtuvo la Compañía, es como se comprende que el Gobierno puso en ejecucion los medios de llenar su compromiso, desde mucho ántes que se hubieran recibido los ocho millones en títulos de la deuda pública, que el concesionario estaba obligado á entregar en cambio del nuevo fondo consolidado del ferrocarril, conforme al art. 22 del decreto de 31 de Agosto de 1857.[1] El sobrante del fondo de minería, que como auxilio para esas obras estuvo recibiendo el concesionario, forma otra partida más, de las abonadas por el Erario á cuenta de réditos.

Vencidos los seis años señalados para la construccion de treinta leguas de camino, todo lo que habia recibido el concesionario y todas las obligaciones de que fué exonerado por el decreto de 5 de Abril de 1861, constituian un abono de réditos que hizo la Nacion sobre un capital imaginario que no se habia invertido en las obras.

Los datos que esta Tesorería ha publicado en su informe de 24 de Setiembre de 1870, ministran la prueba de que ese período de tiempo lo aprovechó el concesionario en descartarse de dos obligaciones cuantiosas: el millon para una penitenciaría y casa de inválidos, y el veinte por ciento de las utilidades á favor del Gobierno, que, sirviéndome de la misma cifra que figura en el convenio que el empresario celebró con la administracion del general Miramon, fué estimado en seiscientos mil pesos.[2]

1 «22. No siendo el ánimo del Gobierno que por la creacion del nuevo fondo consolidado se aumente, ni en un peso, la suma de la deuda nacional, la Empresa del camino queda obligada á presentar en la Tesorería general, para su amortizacion, títulos de la actual deuda interior, por valor de los ocho millones de pesos que se le entregarán en bonos del nuevo fondo. La presentacion en la Tesorería la hará la Empresa dentro de los plazos siguientes: tres millones de pesos en todo el año próximo de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes; pero los réditos de todos los ocho millones dejarán de correr contra el Erario luego que se entreguen á D. Antonio Escandon los bonos del nuevo fondo. La obligacion que en este artículo contrae, la afianzará tambien á satisfaccion del Ministerio de Fomento.

2 Pág. 77, proposicion 2ª del informe de 24 de Setiembre de 1870.

Por precision—dice la Compañía—tiene que admitirse el derecho derivado de la ley de 1861, de que lo entregado por el Erario fuese con destino á la solucion de los réditos que corrian á favor de la Empresa en los términos que ella dispuso, y esto quedaria enteramente contrariado con el hecho de cargarse esas sumas sin tener en cuenta en la liquidacion la deuda de intereses á cuya amortizacion se consignaban.

Si la ley que se invoca solamente se refiriera á pagar esa deuda de intereses, no seria ni discutible el punto; las cantidades entregadas no podrian tener otra aplicacion.

Pero como el fondo de donde se derivan esos réditos fué creado para auxiliar las obras y de ninguna manera para cubrir una deuda, parece fuera de duda que no deben invocarse aisladamente los artículos del decreto de 5 de Abril de 1861, que tratan de réditos, sin examinar previamente si las obligaciones en que el legislador buscó la compensacion fueron cumplidas.

Hasta fines de Febrero de 1861, la ley reconoció que los réditos se habian causado, y por las compensaciones pactadas en el art. 38, quedaron cubiertos; así pues, la cuestion de réditos párte desde 1º de Marzo y exige que desde esa fecha se analice como corresponda.

El empresario del camino de fierro quedó obligado por el art. 16 del citado decreto, á tener en explotacion dentro del plazo de cinco años la parte de la ruta general y el ramal necesario para unir la capital de la República con la del Estado de Puebla, sin suspender por esto los trabajos del camino ya comenzado de Veracruz para el interior.

La falta de cumplimiento lo hacia incurrir en una multa, y segun el art. 23, en la pérdida del privilegio y en la del fondo especial, que para el pago de réditos y amortizacion de los ocho millones de pesos, de los nuevos bonos del camino de fierro, se consignó en el art. 18.

Las obligaciones que establece este decreto, son y han debido considerarse siempre como recíprocas entre el Gobierno y el empresario: habia réditos para auxiliar las obras; dejaba de haberlos si se suspendian. La Compañía, en la extensa refutacion que hace del informe de esta Tesorería general, pasa sobre la materia como sobre espinas, insis-

tiendo en que tiene derecho á réditos, porque la ley así lo dispuso. Nada dice acerca de los trabajos que estaba en forzosa necesidad de ejecutar, y como para prevenir todo cargo, recuerda las tristes circunstancias que afligieron á la República desde fines de ese mismo año de 1861, hasta el establecimiento del órden constitucional.

La guerra de intervencion no podia, en efecto, producir otros resultados que los previstos por el artículo 26;[1] mas es evidente que si los plazos no corrian para la Empresa del camino de fierro, tampoco debian correr para el Erario. Miéntras los trabajos estaban en suspenso, la Empresa recibia diversas sumas procedentes del veinte por ciento de mejoras materiales, cuyos bonos amortizaban las aduanas.

La Tesorería no tiene pruebas de que esas sumas se hayan invertido en las obras del camino, ni aun cuando las tuviera, convendria por sólo ese hecho en considerar los repetidos réditos, cuyo abono entiende que debe descansar en la constancia de que se invirtieron en ellos capitales más ó ménos cuantiosos.

Si tales obras no se practicaron á pesar de los deseos que debemos suponer en el concesionario, y si la fuerza mayor impidió su desarrollo, no encuentro la justicia con que se pretenda que el fondo de ocho millones, ficticio en la esencia y real y positivo en la forma, para el objeto de darle á la Empresa quinientos sesenta mil pesos anuales, pueda haber devengado intereses, cuando las obligaciones que encierra el decreto de Abril de 1861 fueron interrumpidas sin culpa de los contratantes.

Del derecho de mejoras materiales recibió la Compañía á título de réditos en todo el período que duró la interrupcion del contrato, la suma de trescientos sesenta y un mil ochocientos catorce pesos cincuenta y siete centavos. Oponiéndose al cargo, expresa en sus observaciones que

1 «26. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán, si no obstante lo estipulado en el artículo 18 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna para el pago de capital y réditos del nuevo fondo consolidado: entendiéndose la suspension de las obligaciones de la Empresa por sólo el tiempo que dure el embarazo ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso quedan á salvo los derechos de la Empresa para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se originen.»

esta percepcion y su aplicacion al pago de intereses pertenecen á la categoría de hechos consumados hace algun tiempo, que hoy no es dable desconocer ni ménos impugnar.

La teoría de los hechos consumados, si fuera aplicable al caso, ahorraria tiempo y trabajo á todas las oficinas que tienen algo que hacer con el camino de fierro: el exámen de las partidas entregadas al empresario y á la Compañía, resultaria supérfluo, las cuentas inútiles y las obligaciones pactadas una mentira. Se santificaria la usurpacion, el abuso y hasta el peculado, admitiendo el falso principio de que los hechos consumados deben respetarse. Fué un hecho consumado el establecimiento del Imperio, y la Nacion, sin embargo, no pudo conformarse con él, lo combatió sin descanso hasta exterminarlo, sancionando la victoria el triunfo de los derechos sobre los hechos.

La Tesorería general no estima por demas, como la Compañía, la discusion relativa al punto de réditos, aun despues de fijarse en la órden de 24 de Diciembre de 1867, expedida con el fin de fijar las reglas á que habia de sujetarse la liquidacion. En esta disposicion suprema que la Tesorería no encuentra en sus expedientes, pero cuya existencia no pone en duda, se previno que si de lo recibido por el Sr. Escandon resultaba alguna cantidad superior al importe de los réditos hasta 31 de Diciembre de 1864, lo pagaria en acciones si procedia del quince por ciento adicional, ó deduciéndola de los quinientos sesenta mil pesos que debian dársele á la Compañía poseedora del privilegio por decreto de 27 de Noviembre del propio año.

Ocho dias despues, el 2 de Enero de 1868, el Congreso de la Union aprobaba el siguiente acuerdo que el Ministerio de Hacienda comunicó á esta Tesorería. [1]

1 «El Congreso en sesion de ayer acordó se pidieran á los Ministerios respectivos los presupuestos y todos los documentos relativos á los distintos privilegios que ha obtenido la Compañía del ferrocarril que debe enlazar el puerto de Veracruz con la capital de la República, con una noticia de las cantidades que hubiere recibido desde la primera concesion hasta hoy, de los caudales que hubiere exportado y efectos que haya importado, y que por razon de estas concesiones hubieren dejado de pagar los respectivos derechos señalados por sus tarifas aduanales.—Lo que tenemos la honra de comunicar á vd. para los fines indicados, reiterándole las protestas de nuestra consideracion.»

Desde entónces, la oficina á quien se le ordenaba reunir los datos necesarios para producir el informe correspondiente, tuvo otra regla á que sujetar sus procedimientos, distinta de la que menciona la Compañía.

Suspendidos por otro acuerdo del Congreso los efectos del decreto de 27 de Noviembre de 1867, que la indultó, es incuestionable que corrian la misma suerte las disposiciones de carácter gubernativo que se refieren simplemente á un arreglo.

En la época en que se dictó la órden de 24 de Diciembre de 1867, la Cámara estaba reunida y el Gobierno no tenia ya las facultades extraordinarias de que estuvo investido. Es verdad que en todo lo relativo á administracion pudo dictar órdenes y reglas á las oficinas y funcionarios; pero en el caso que nos ocupa, esas órdenes no podian sufrir efecto alguno miéntras una ley posterior no fijara la situacion de la Compañía. El decreto de 27 de Noviembre de ese propio año, anterior á la órden de que vengo hablando, habia indultado á la Compañía de la pena de caducidad en que incurrió por haber tratado con el gobierno imperial; mas habiéndole negado su aprobacion el Congreso, ese decreto no surtió efecto alguno, sino hasta que lo modificó el de 11 de Noviembre de 1868.

De lo expuesto se deduce que la órden de 24 de Diciembre no ha debido tener valor alguno, tanto porque el indulto fué suspendido, como porque la liquidacion debia descansar en las obligaciones que la nueva ley señalara. Así pues, cuanto se hizo ántes del 11 de Noviembre de 1868, en materia de aplicaciones, carece de solidez y no puede servir de precedente ni de regla de conducta entre el Gobierno y la Compañía.

Creo haber demostrado que no hay razones que favorezcan el abono de réditos del fondo de ocho millones, hasta 31 de Diciembre de 1864, víspera del dia en que comenzó una nueva época para el camino de fierro, bajo la egida de la convencion imperial ajustada con Mr. Sandars.

II

La regla invariable que ha normado la política del Gobierno—dice la Compañía—ha consistido en no revocar ningun pago ni perturbar á nadie en el aprovechamiento ó disposicion de lo que por él hubiese adquirido, así como tampoco se ha considerado obligado á pagar las deudas del que se llamó gobierno imperial. Esta conducta ha sido—agrega—general y absoluta en todos los casos, porque si en uno solo hubiese procedido el Supremo Gobierno en sentido contrario, la justicia y la igualdad le hubieran conducido necesariamente á exigir igual devolucion á todos y cada uno de los que del Imperio recibieron alguna cantidad.

Dos errores comete la Compañía en estas apreciaciones. El primero, en suponer que ha existido esa regla de conducta; y el segundo en afirmar que los pagos hechos por la administracion de la época imperial, á la Empresa del ferrocarril, constituyen un hecho consumado *que el Gobierno ha aceptado.* La Tesorería general no ha encontrado en ninguna parte esa aceptacion, ni es de creerse que exista; por el contrario, la prueba más concluyente que puede presentarse en contra, consiste en los diversos acuerdos de la Cámara que se refieren á la liquidacion de cuentas.

En cuanto á no haberse exigido la devolucion á los que con algun título fueron pagados por la administracion imperial, hay que atender á las distintas categorías de los pagos, no ménos que á su orígen. La compra de efectos, los sueldos, los arrendamientos y todo género de prestaciones, no pueden nivelarse ni correr la misma suerte que las aplicaciones de sumas más ó ménos cuantiosas que el Erario entregó por mano de una administracion intrusa á titulados acreedores cuyas cuentas no estaban liquidadas. La ejecutoria de un caso que voy á referir brevemente, demuestra que no ha existido esa regla en que la Compañía pretende apoyarse.

Al ocupar la capital de la República los franceses, la línea telegráfica del Interior, perteneciente entónces á un particular, estaba destruida en su mayor parte. El mismo interes que el jefe frances tuvo en acelerar la construccion del ferrocarril en la Tierracaliente, para salir de Veracruz, tenia en procurarse medios expeditos de comunicacion, á fin de entenderse con sus tropas. Necesitaba el telégrafo como necesitó el ferrocarril, y ordenó desde luego que al propietario de la línea se le entregaran fondos para su pronta reconstruccion. Así se hizo en efecto, y aunque al restablecimiento de la República, las constancias del hecho acreditaban que las sumas entregadas se aplicaron á un crédito procedente de la trasmision de mensajes oficiales, reconocido por administraciones anteriores, desde la del general Comonfort, la línea fué ocupada por el Gobierno, mediante á que el Erario la habia costeado.

La Compañía reconocerá, en vista de esto, que á la excepcion de que se considera víctima, es á la que debe hallarse en la posesion del ferrocarril de que se trata.

El convenio imperial de 23 de Enero de 1865[1] concedió á la Compañía la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales por veinticinco años, á título de réditos del fondo de ocho millones que estaba creado desde 1857.

Es digno de notarse que la indicada subvencion no fué alterada en ninguna de sus dos bases capitales, á saber, cantidad y plazo, de como se consignó en el art. 18 del decreto de 5 de Abril de 1861. Atribuir esta semejanza á una comun coincidencia, equivaldria á desentenderse del punto principal, que consiste en averiguar si el concesionario ó la Compañía, ó los dos, ó ninguno tienen derecho á que se les abonen réditos del fondo de ocho millones. El convenio imperial no alteró ni la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales, ni el número de años que habia de durar la obligacion del Gobierno, y fué porque el camino de fierro estaba tan en proyecto en 1865 como en 1861, salvo la parte construida con dinero que no fué de la Compañía.

1 Pág. 118 del informe de 24 de Setiembre de 1870.

No se hizo más que renovar la concesion, disponiendo que en lugar de hacer el pago las aduanas con el producto del veinte por ciento de mejoras materiales, lo efectuara la Caja central en partidas de á ciento cuarenta mil pesos cada tres meses.

En el convenio á que vengo refiriéndome, no hay una sola palabra que dé idea de haberse tenido presente que, por cuenta de la totalidad de la subvencion, ó sea de los réditos y amortizacion del capital, durante veinticinco años, habia entregado el Erario, hasta entónces, diversas cantidades; de donde se infiere que ni se le hizo el cargo debido al concesionario, ni éste reclamó el pago de réditos por el tiempo corrido de 1º de Marzo de 1861 á 31 de Diciembre de 1864.

Reconocer, sin embargo, la validez del contrato de 23 de Enero de 1865, seria contrariar abiertamente la más importante de las resoluciones del Gobierno, cuya política en este punto ha consistido en no aceptar compromisos y obligaciones de la época del llamado Imperio.

Se debe, por tanto, limitar el exámen de tal contrato, á los efectos que produjo en la práctica, desentendiéndose de su legal ó ilegal orígen. Conforme á esta opinion, deben cargársele á la Compañía todas las sumas que recibió del Imperio, abonándole los quinientos sesenta mil pesos anuales que le señaló el artículo 11, desde el dia 1º de Enero de 1865 hasta el 30 de Junio de 1866, en que la Compañía suspendió sus trabajos, cayendo en la pena que determina el art. 10.[1]

La fecha de esta suspension no consta en los expedientes; pero se encuentra consignada en diversas correspondencias de la época, con motivo de las demandas judiciales promovidas por los acreedores de los contratistas de las obras.

Recobrado el territorio nacional por el Gobierno legítimo, se publicó el decreto de 27 de Noviembre de 1867, indultándola de la pena de caducidad. No hay más que leerlo con alguna atencion, para penetrarse de que sus prescripciones son una copia fiel de la concesion de 5 de Abril

1 . . . . .«La suspension de los trabajos sin motivo justo, debidamente probado, importa para los concesionarios, como multa, la pérdida de las sumas que el Gobierno hubiera debido pagarles durante el tiempo de dicha suspension.»

de 1861, con la única excepcion de que no se consignó ninguna regla para el pago de los réditos vencidos anteriormente, como se hizo al reformar el privilegio de 31 de Agosto de 1857.[1] Por el contrario, en el artículo 19 se concedieron á la Compañía quinientos sesenta mil pesos anuales por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos, á contar desde la fecha del decreto.[2]

Puede observarse que la forma adoptada para auxiliar á la Compañía ha sido en todo caso la misma; y que, de abonar réditos por el período en que se construyó el tramo de México á Apizaco, resulta alterada la base del decreto de 5 de Abril de 1861, que da un resultado de catorce millones en veinticinco años á razon de quinientos sesenta mil pesos cada uno.

Así es en efecto; pero no habiéndose cubierto nunca el vencimiento de intereses, ¿puede deducirse cantidad alguna del capital? Por precision se tiene que admitir el abono, supuesto que se hace el cargo. Cambiados los términos de la subvencion por el decreto de 27 de Noviembre de 1867, las cantidades que la Compañía ha recibido, cualquiera que sea su importe, desde que comenzaron á correr los plazos allí señalados, disminuyen el conjunto de catorce millones, á diferencia de lo que ántes sucedia; y es que ahora el Erario ha de dar quinientos sesenta mil pesos anuales *sin causa de réditos*, miéntras por las concesiones anteriores, esa misma asignacion la determinaba el rédito de cinco por ciento anual, sobre el fondo de ocho millones y un dos por ciento más, destinado á su amortizacion.

Cuando se ajustó el convenio de 23 de Enero de 1865, el tramo de la Tejería á Paso del Macho no sólo estaba ya concluido, sino en explotacion, desde mediados del año anterior, segun es de inferirse del art. 10 del tratado que se encuentra en el informe de 24 de Setiembre de 1870.

El buen sentido exige fijarse en este hecho como en el de más importancia de todos los pasados con relacion al ferrocarril, durante la intervencion y el Imperio.

1 Artículo 38 del decreto de 5 de Abril de 1861.

2 Artículo 19 del decreto de 27 de Noviembre de 1867.

III

Cuando los franceses ocuparon el Estado de Veracruz—dice la Compañía en sus observaciones—se apoderaron del camino sin dirigirse al concesionario, variaron el trazo de la via de como estaba proyectada por el ingeniero Talcott, lo que produjo una pérdida en los trabajos ya hechos, y un aumento en el costo del tramo que se construyó. Despues menciona las imperfecciones notables de la via construida, la necesidad que tuvieron los ingenieros de pagar fuertes jornales, la pérdida de rieles, etc., etc., todo para decir que el Sr. Escandon se ha negado á conformarse con la cuenta producida por los franceses.

Comparadas las razones de la Compañía con el texto del tratado de 8 de Setiembre de 1863, se ve que carecen de peso absolutamente. Escandon hizo el camino como contratista y recibió el precio estipulado en una tarifa especial. Caros ó baratos los jornales, fueron pagados por el Tesoro frances sin objecion alguna, como que previsto todo en el contrato, poco hubiera tenido que observarse despues de consignado este concepto de su apoderado: «En vista de la jurisdiccion que da á las autoridades francesas, etc.»

No es por lo mismo discutible el cargo que hizo la Tesorería á este respecto en su liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, tanto en virtud de hallarse las partidas que la componen aceptadas por el Sr. Escandon, bajo su firma, como porque los motivos en que funda su negativa no pueden destruir el hecho de haber recibido de los franceses el costo de las obras de Tejería á Paso del Macho.

Para la reduccion de francos á pesos mexicanos se ocurrió al Colegio de Corredores como autoridad competente, y de acuerdo con su respuesta se hicieron las operaciones. Si ántes la Tesorería en su informe de 22 de Diciembre de 1869 tomó el tipo de 5.20, al hablar de esto fué refiriéndose á la cuenta exhibida por el apoderado del Sr. Escandon, cuando el C. Juan A. Zambrano estuvo encargado de liquidar. Entre lo que asienta el interesado sin acompañar prueba alguna y lo que dice

el Colegio de Corredores despues de consultar sus notas de cambio, me parece que no habrá quien desapruebe la eleccion del segundo extremo.

La Compañía no niega que el tramo de Tejería á Paso del Macho fué costeado exclusivamente por lo que se llamaba el Tesoro frances: sus observaciones se limitan á exponer que variado el trazo de la via de como estaba proyectado, las obras subieron de precio sin embargo de la mala calidad de los materiales empleados. Era preciso para darle algun asenso á estas frases, olvidarse del tratado que los Sres. Lyons y Elguero, como director del ferrocarril el primero, y como apoderado del concesionario el segundo, ajustaron con el ingeniero de puentes y calzadas en mision del Gobierno frances, en México, el dia 8 de Setiembre de 1863.[1]

Allí declararon otorgarle á las autoridades francesas toda competencia, y reconocieron que la Compañía era impotente para llenar con sus solos recursos el compromiso contraido de construir un camino de fierro entre Tejería y el Chiquihuite.

Fijados los precios á que habian de pagarse las obras, se estipuló en el art. 5º que los trabajos serian hechos *segun todas las reglas del arte*, recibiendo la Compañía, conforme al art. 8º, las órdenes de pago cada quincena por el importe de lo ejecutado, sin retenerle ninguna suma por garantía.

En virtud de este artículo, los franceses entregaron nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos dos céntimos, cargándolos á la Compañía en dos partidas, una de cinco millones novecientos setenta y cuatro mil seiscientos noventa francos ochenta y cinco céntimos, el 3 de Diciembre de 1864, y otra de tres millones setecientos siete mil ochocientos francos y diez y siete céntimos, el 27 de Marzo de 1865.

La Tesorería general, con el dato de estas fechas, que cuidó de recabar del Ministerio de Fomento, pudo verificar la reduccion al tipo que lo hizo, legalizándola con la respuesta del Colegio de Corredores, que

1 Pág. 108 del informe de 24 de Setiembre de 1870.

corre entre los comprobantes del informe de 24 de Setiembre de 1870.

De lo expuesto se deduce que, una vez aceptado por el Sr. Escandon, bajo su propia firma, el cargo de nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos dos céntimos, es de todo punto legítimo, sin que baste á atenuarlo ninguna de sus observaciones, aun aquellas que se refieren al aumento de una multa incluida en esa suma, supuesto que ello se deriva del citado contrato, cuyas cláusulas surtieron sus efectos en el tiempo y forma que se convino.

Hay una disposicion del Gobierno Supremo, por la cual quedaron subsistentes las sentencias judiciales de la época del llamado Imperio; y no necesito demostrar que tanto las penas impuestas por los jueces como por todas las que se llamaron autoridades, deben correr la misma suerte, precisamente en virtud de que causaron ejecutoria, y no es dable anular sus efectos. A ser esto posible, la Compañía tendria que devolver las sumas que recibió de los franceses y que desbaratar el tramo de camino en que se invirtieron, para que todo quedara en el estado que se hallaba ántes de ejecutarse los trabajos.

La idea que más partidarios ha tenido por la apariencia de patriotismo que envuelve, es la de que el Gobierno ocupe el tramo repetido considerándolo propiedad de la Nacion, ya sea que lo hayan costeado sus rentas, ó ya bajo el concepto de que el gasto lo hicieron los franceses, cuyo caso debe declararse despojo de guerra. No faltan razones para sostener esta opinion, siendo la más capital la que se deriva de estar explotando ese camino la Compañía desde que se concluyó, sin que nada le haya costado.

Sea cual fuere el pretexto que le sirva de título, nunca bastará á probar que este tramo no se hizo con el dinero que los franceses ministraron en virtud del contrato de 8 de Setiembre de 1863.

La Compañía se convirtió, de empresaria de la Nacion, en contratista de los invasores; no puso un solo peso de su caja para esta obra, y ha estado recibiendo sin título legal, desde 1864, los rendimientos poco más ó ménos cuantiosos de una propiedad á cuya ejecucion concurrieron los brazos de ciudadanos beneméritos que defendieron á la patria

en Puebla, y habiendo caido prisioneros, se les consignó á los trabajos del ferrocarril sin abonarles jornal alguno.

Así habian pasado las cosas hasta la restauracion de la República, y así han seguido, debido á que la complicacion de este negocio no habia permitido al Gobierno ocuparse de él definitivamente.

Mas todo esto, que es innegable, se escapó de la vista del Congreso al modificar el decreto de 27 de Noviembre de 1867, porque dejó subsistente el art. 3º, que reconoció á la Compañía dueña del camino construido y del que se construyera en adelante. La idea, pues, de ocupar el tramo de Paso del Macho como despojo de guerra ó como propiedad de la República, no puede tener aplicacion en este sentido, aun cuando hoy se revocara ese artículo, porque él ha debido servir á la Compañía de base para fijar sus nuevas relaciones y cálculos desde que la Cámara le dió su aprobacion en 11 de Noviembre de 1868. Hay por lo mismo que buscar en otra parte el medio de hacer que el Erario se reembolse de los nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos dos céntimos del contrato de 8 de Setiembre de 1863, y la Tesorería cree haberlo hallado, cargando la expresada suma en los términos que lo ha hecho en su liquidacion de 24 de Setiembre de 1870.

En cuanto á los rendimientos, seria preciso exigirlos por completo para llenar el vacío que queda entre el hecho y su sancion. Reconocido, sin embargo, por la ley que la Compañía es propietaria de lo construido, y de lo que se construya, la Tesorería no puede libremente proponer otra cosa que cargarle á la Compañía el rédito de cinco por ciento desde las fechas en que aparezca hecho el cargo por Bazaine, hasta el 30 de Junio de 1870, en que la Tesorería consignó en su liquidacion la partida de un millon novecientos veinticuatro mil seiscientos sesenta y siete pesos trece centavos, que produjeron los nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos dos céntimos, ministrados por los franceses.

Mediante estas aplicaciones, es como entiende la Tesorería que quedará la Compañía en la posesion legítima del tramo de Tejería á Paso

del Macho, sin alterar ni salirse de los límites que señala el art. 3º del decreto de 27 de Noviembre de 1867.

IV

Faltaria á la imparcialidad si en lo que tenga razon la Compañía no fuera el primero en dársela.

Sus observaciones en lo que se refieren á las partidas de los comprobantes núms. 32 y 33, son fundadas. Trata la primera de doscientos ocho mil setecientos noventa y tres pesos cincuenta y dos centavos, que se le cargaron por valor de los materiales sobrantes del tramo de Paso del Macho, y la segunda de trescientos sesenta y nueve mil trescientos diez pesos treinta y cinco centavos, que la Caja central pagó al tesoro frances, por cuenta de suplementos hechos á la Compañía.

La Tesorería, al consignar estas cifras en su liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, tuvo sencillamente la mira de reunir todo lo que encontró en sus antecedentes para que un exámen posterior esclareciera y purificara el saldo; así es que, no apareciendo, en efecto, ninguna constancia de que la Compañía haya recibido tales sumas, deben retirarse de la liquidacion, dando por bueno el descargo que se funda, respecto á los materiales, en que están considerados en la cuenta presentada por Bazaine, y en cuanto al pago hecho al tesoro frances, en que la redaccion misma del asiento está indicando habérsele reembolsado de una parte de sus adelantos, cuya totalidad la forma el costo del camino de Tejería á Paso del Macho.

La partida de un millon novecientos noventa y cinco mil ochocientos diez y siete pesos cincuenta y dos centavos, que entregó el Imperio, segun los documentos núms. 34, 35 y 36 del informe de 24 de Setiembre de 1870, es impugnada por la Compañía, en una parte, manifestando que sólo está conforme con la suma de un millon setecientos cuarenta y seis mil cuatrocientos noventa y siete pesos cincuenta y cinco centavos. Entre una y otra cantidad hay la diferencia de doscientos cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos,

que consiste en doscientos mil pesos que no se le pagaron en Paris, y en cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y dos centavos, que aun cuando aparecen en los libros del Imperio entregados con fecha 30 de Abril de 1866, al agente de la Compañía, en un libramiento de doscientos once mil quinientos noventa y nueve francos ochenta y cinco céntimos, al cambio de cinco, dice éste que no los recibió. Como prueba de que tales doscientos mil pesos no le fueron satisfechos, acompaña copia del protesto del giro, infiriéndose de aquí que lo conserva, en cuyo caso no hay inconveniente en deducirlo de la cuenta, luego que lo devuelva á esta Tesorería general.

Respecto de los cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos, la oficina cree que el asiento que se encuentra en el Diario del Ministerio de Hacienda de esa época, merece entera fe y crédito, porque para dudar de su contenido, seria necesario suponer que los empleados á cuyo cargo estuvo la contabilidad, habian cometido un fraude.

Si tal es la sospecha de la Compañía, lo más prudente será que promueva lo que corresponda para esclarecer ante los tribunales si las personas que intervinieron en la expedicion de las órdenes y en determinar ese cargo, procedieron de buena fe.

El suplemento de doscientos mil pesos que hizo á la Compañía el pagador del ejército frances, es otro de los cargos que ésta rechaza, acompañando para acreditar que fué, en su apoyo, copia de un certificado del pagador en jefe, expedido con fecha 31 de Agosto de 1866, reembolsado el Tesoro del cuerpo expedicionario.

La Tesorería, por el texto de ese documento (número 2 de los comprobantes de la Compañía), cree que el cargo está bien hecho en su liquidacion, y que solamente falta abonar al crédito de la cuenta la parte que devolvió en efectivo el Sr. Barron, desentendiéndose de las aplicaciones que se hicieron de lo que la Compañía tenia que recibir en las aduanas, porque precisamente el trabajo emprendido ahora, es para fijar esas aplicaciones en todo lo que á ellas tenga derecho.

La Compañía extraña que las cuatro últimas partidas de la cuenta

se refieren á la subvencion que le acordó el decreto de 11 de Noviembre de 1868, y á lo que ha percibido del quince por ciento en cambio de certificados provisionales de acciones, como si no fuera cierto que ha recibido el papel que representa los quinientos sesenta mil pesos asignados y el importe de sus certificados provisionales. Cargándole el valor de los bonos que han debido amortizar las aduanas, no se comete ninguna irregularidad, ni la hay tampoco en abonarle la asignacion de la ley hasta una fecha determinada, como se hizo y lo requeria la conclusion del año fiscal que terminó en 30 de Junio de 1870. De otro modo, ¿dónde queria la Compañía que figurara el papel que se le ha dado para que lo cubran las aduanas? ¿No tiene experiencia de que cuando ha devuelto algun sobrante, se le ha abonado?

Detenerme en probar lo infundado de su opinion á este respecto, seria una tarea del todo inútil; la Tesorería tiene los recibos de la Compañía otorgados por medio de sus agentes, y no pudiendo destruirlos ningun argumento, por ingenioso que sea, subsiste el cargo en los términos que se hizo en la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870.

V

Hasta aquí he podido hallar en las observaciones de la Compañía razones de más ó ménos peso que aceptar ó que combatir; pero ántes de pasar adelante, tengo que fijarme en una circunstancia que desnaturaliza la sinceridad que debia haberlas dictado. Sin hablar del cargo de los ocho millones de bonos del nuevo fondo consolidado al cinco por ciento que figura en primer término de la liquidacion de la oficina, se presenta un estado comparativo de las cantidades que ésta carga, y de las que la Compañía acepta. No rechaza el de los ocho millones, ni desdeña el abono que se le hizo cuando los devolvió por virtud del art. 1º, frac. 6ª del decreto de 11 de Noviembre de 1868; pero sí se abona esta cantidad dos veces, pretendiendo que el Erario le debe la devolucion de ese fondo, y ocho millones más, que entre títulos de la deuda y negocios ajustados entre Mr. Hargous y el Gobierno de la época, llenan

ostensiblemente la condicion exigida en el art. 22 del decreto de 31 de Agosto de 1857. Los señores de la Compañía que han sabido estudiar con harto provecho para sus intereses todas las leyes y disposiciones relativas al ferrocarril, saben que de cargarle al Erario dos veces la suma de ocho millones y abonársela sólo una, resulta la inexactitud más monstruosa que darse pueda. La ley de 31 de Agosto de 1857, en su artículo 22, impuso al empresario la obligacion de entregar en la Tesorería general títulos de la deuda interior, por valor de ocho millones. ¿Los entregó? Ya se ha visto que no; pero dando por buenas las razones que alega la Compañía para sostener la validez de los contratos de Hargous, á quien le fueron cedidos los derechos del Gobierno, tendrémos que sí los entregó.

En este caso la Compañía no hizo más que pagar lo debido para tener derecho á recibir los nuevos bonos. Al publicarse la ley el Sr. Escandon era deudor de ocho millones en títulos de la deuda; si los pagó ó se compensaron, satisfizo lo que debia y nada más. Recibió un nuevo fondo de ocho millones, cuyos réditos y dos por ciento para amortizacion de capital, producian los mismos quinientos sesenta mil pesos anuales que ahora disfruta de subvencion la Compañía, y cuando al Congreso nacional le pareció que ese papel debia amortizarse, exigió su devolucion por el decreto de 11 de Noviembre de 1868, dándole la misma suma anual por cierto número de años.

¿Qué cargos y qué abonos producen estas operaciones?

Todos los que se quieran, pero que den el resultado de dejar cerrada y definitivamente cancelada por ambos contratos la obligacion de los ocho millones.

El Sr. Escandon debia entregar en títulos de la deuda interior.....$	8.000,000 00
Entregó el Sr. Escandon una parte en títulos y otra en la compensacion de los negocios del Sr. Hargous.....	8.000,000 00
Igual.....$	0.000,000 00

Recibió el Sr. Escandon en bonos del nuevo fondo.....$	8.000,000 00
Devolvió el Sr. Escandon en idem y cien pesos en efectivo por un bono que le faltó.....	8.000,000 00
Igual.....$	0.000,000 00

¿De dónde vienen los ocho millones que la Compañía saca á cargo de la Nacion, en un estado numérico? De haberlos cargado dos veces y abonado una sola. Con esto se dice todo.

La Tesorería general abonó al Sr. Escandon el precio de plaza de los créditos con que se compensaron los ocho millones de títulos de la deuda interior, solamente porque así lo dispuso la suprema órden de 5 de Abril de 1870, [1] pero no porque crea que hay para el Erario la obligacion de volver esos valores. Lo más natural parece, en vista de las razones que expone la Compañía, dar por bien entregados los ocho millones de títulos y por terminado el punto, conforme á la demostracion que dejo consignada.

VI

Observa la Compañía que en lugar de cincuenta y nueve mil pesos, que se le abonan á D. Antonio Escandon por sus ministraciones en cuenta del derecho de mejoras materiales, deben abonársele ciento diez y nueve mil pesos. Con la luz que dan las citas que hace de los certificados de entero que posee, ha sido fácil hallar los antecedentes, y de ellos consta que efectivamente es esta la cantidad á que montan sus entregas, no habiendo podido averiguarse ántes, por qué en la busca que se hizo no se comprendió el ramo de «préstamo de pronto reintegro,» por el cual tuvieron entrada las partidas que constituyen la diferencia.

Conforme la Tesorería en admitir las observaciones que á esto se refieren, aparecerá rectificada la cantidad que en primer lugar se acreditó en la liquidacion de 24 de Setiembre 1870.

1 Página 45 del informe citado de 24 de Setiembre de 1870.

La segunda partida la constituye el valor de las acciones pertenecientes al Gobierno, entregadas por la Compañía en virtud del decreto de 8 de Abril de 1861. Los datos que la oficina produjo en su informe de 22 de Diciembre de 1869 dan un resultado de treinta y nueve mil ochocientos pesos, y las acciones que el Ministerio de Fomento me remitió, sólo importan treinta y seis mil ciento. De esta cantidad se hizo el abono respectivo, porque es la comprobada con la existencia de dichas acciones. La Compañía hace notar que deben ser treinta y nueve mil novecientos pesos los que se abonen, porque no es justo que el extravío de las que faltan, si es que lo ha habido, lo haga pesar la Tesorería sobre la Empresa.

Hay, en mi concepto, un medio sencillo de conciliar el interes del Erario con el de la Compañía. La observacion es justa, porque la Empresa no tiene la culpa de que en el Ministerio ó en cualquiera otra oficina se hayan perdido algunas acciones; que las reponga dando un certificado que nulifique los números extraviados, y con este documento podrá acreditársele la diferencia entre los treinta y seis mil pesos abonados y los treinta y nueve mil ochocientos que aparecen haberse remitido al Ministerio en acciones,[1] no pudiéndose extender el abono á treinta y nueve mil novecientos pesos, porque la Tesorería sólo tiene constancias de que fueron entregadas y remitidas por su conducto al de Fomento, trescientas noventa y ocho acciones de á cien pesos cada una.

En la partida que se refiere á la devolucion de los bonos del veinte por ciento, se observa que no figura el valor del número *4,201*, letra *C*, inutilizado en Guaymas. La Tesorería carece de constancias sobre este hecho, que ya otra vez mencionó la Compañía en los apuntes que produjo el C. Juan A. Zambrano; pero como todo descargo tiene que hacerse acompañando el documento original, cree que no puede verificarse sin el comprobante á la vista.

Despues de tratar este punto, la Compañía expone diversas razones para oponerse á que se le abonen los créditos que exhibió al precio de

1 Página 41 del informe de 21 de Setiembre de 1870.

plaza; pero la Tesorería cree que no son de tomarse en consideracion, porque es de parecer que se tengan en todo su valor para el efecto de dejar satisfecha la obligacion del concesionario, á quien se beneficiaria sin justicia abonándole mucho ó poco una suma á que no tiene derecho.

En cuanto á que la subvencion abonada desde que comenzaron á correr los nuevos plazos fijados en el decreto de 27 de Noviembre de 1867, se incluya en la cuenta hasta 30 de Junio y no hasta el 10 de Noviembre que es la fecha en que terminan los años naturales, la Compañía no se ha hecho cargo de que repartida la suma de quinientos sesenta mil pesos de la anualidad entre determinado número de dias, lo mismo es que se le abone una parte en 30 de Junio y el resto en 10 de Noviembre, que toda junta. Se tomó la primera de estas fechas, porque es en la que cierra sus cuentas la Tesorería; mas esto no impide que de la liquidacion general se hagan las subdivisiones que desean los interesados,

No queriendo aparecer en este negocio de otra manera que como imparcial, doy fin al presente informe, acompañando la liquidacion en el sentido que á mi juicio debe quedar definitivamente concluida, supuestas las observaciones de la Compañía y la rectificacion de algunas partidas.

El Ferrocarril de Veracruz hasta 30 de Junio de 1870.

		DEBE.
1	Por la obligacion que contrajo el Sr. Escandon de entregar títulos de la deuda interior para su amortizacion, segun el decreto de 31 de Agosto de 1867, en los plazos que allí se designan.....$	8.000,000 00
2	Entregado al Sr. Escandon en bonos del nuevo fondo creado por decreto de 31 de Agosto de 1857.....	8.000,000 00
3	Idem del veinte por ciento de mejoras materiales por decreto de 5 de Abril de 1861.....	2.000,000 00
	Al frente.....	18.000,000 00

Del frente.....		18.000,000 00
4 Entregado al Sr. Escandon por libranzas de los puertos, procedentes del quince por ciento conforme al decreto de 8 de Abril de 1861.....		56,521 88
5 Recibió de los franceses el mismo Sr. Escandon		1.924,667 13
6 Rédito á cinco por ciento anual de esta cantidad desde 27 de Mayo de 1865, fecha de la última exhibicion, hasta 30 de Junio de 1870.....		483,646 16
7 Recibió la Compañía, de la época del Imperio.....	1.995,817 52	
Se deduce por un libramiento devuelto que presentará la Compañía para su amortizacion	200,000 00	1.795,817 52
8 Suplemento hecho al Sr. Barron por el Tesoro frances.....		200,000 00
9 Entregaron las aduanas en virtud del decreto de 27 de Noviembre de 1867, ántes de suspender sus efectos.....		212,842 42
10 Entregados al agente principal Mr. Allsopp en bonos, por la primera anualidad de subvencion, conforme al decreto de 11 de Noviembre de 1868.....		429,915 00
11 Idem idem por la segunda idem.....		373,285 00
12 Recibieron sus agentes por el quince por ciento destinado á acciones cuyos certificados comprenden desde 27 de Noviembre de 1867 hasta 30 de Junio de 1870		945,374 09
Suma el débito.....		$ 24.522,069 20
Saldo á cargo de Escandon y la Compañía.....		$ 2.805,701 21

El Ferrocarril de Veracruz.

		HABER.
1	Su entrega en créditos y compensaciones	$ 8.000,000 00
2	Sus entregas al Ministerio de Fomento	119,000 00
3	Acciones entregadas conforme al decreto de 8 de Abril de 1861	39,800 00
4	Se abona á la Compañía por interes y amortizacion de capital la misma suma que recibió el Imperio. (Página 153, estado número 4)	935,264 53
5	Devolucion del fondo de ocho millones, inclusive el valor de un bono de á 100 pesos que faltó y lo satisfizo en efectivo	8.000,000 00
6	Idem en bonos del veinte por ciento	1.628,185 43
7	Su entrega de certificados provisionales de acciones de la época del Imperio	1.009,300 00
8	Subvencion del 11 de Noviembre de 1868 á 30 de Junio de 1870	915,945 20
9	Certificados del quince por ciento recibidos desde 1º de Diciembre de 1867 á 30 de Junio de 1870	945,374 09
10	Se abona á la Compañía lo que aparece devuelto por el Sr. Barron al Tesoro frances en cuenta de la partida de 200,000 pesos que fué suplida á la Compañía: francos 642,193 49 céntimos, á 5,20	123,498 74
	Saldo á cargo de Escandon y la Compañía	2.805,701 21
	Igual	$ 24.522,069 20

Y tengo la honra de trascribirlo á vd. para su superior conocimiento. Independencia y Libertad. México, Agosto 30 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Documento número 17.

Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Secretaría de la Direccion. —México.—Ciudadano Ministro.—El exámen imparcial y detenido de las observaciones de la Tesorería general de 30 de Agosto del presente año, publicadas en los *Diarios oficiales* correspondientes á los dias 5 y 6 del mes próximo pasado, en que ha pretendido contestar á las hechas por el agente principal de esta Compañía á la cuenta formada por aquella oficina, no puede producir otro efecto en todo ánimo no prevenido, que el de persuadir de la justicia de las objeciones hechas á la operacion de la Tesorería general.

Comienza el ciudadano tesorero intentando justificar su conducta en la parte del informe que extendió y que consagró á censurar las diversas leyes y decretos expedidos con el objeto de lograr que se construyera el ferrocarril de México á Veracruz. Aquel funcionario se limita, para pretender justificar su conducta en ese punto, á observar que la relacion de ellas era indispensable para hacer y fundar la operacion numérica que se le habia confiado, pues sin fijar los recíprocos derechos y obligaciones que esos diversos derechos constituian, era imposible formar juicio sobre las partidas que respectivamente se debian abonar ó cargar á la Empresa. De facto, si el ciudadano tesorero se hubiera limitado en su informe á recorrer esas diversas leyes y decretos, á determinar con presencia de ellos los derechos otorgados á la Empresa y las obligaciones impuestas á la misma, para de ahí inferir qué partidas debian abonársele y cuáles cargársele, no habria objecion ninguna que hacer á su conducta. Pero la Tesorería no se limitó á eso en el exámen de las diversas leyes y decretos relativos al ferrocarril, sino que ha emitido acerca de cada uno de ellos su juicio, manifestando en términos expresos que esas leyes y decretos han hecho á la Empresa concesiones que el ciudadano tesorero califica de innecesarias y por lo mismo indebidas. La emision de tal juicio, justo ó injusto, es inconducente en un funcionario público que pertenece al Poder Ejecutivo que expidió el penúltimo de esos decretos en que se reconocieron todos los anterio-

res, que depende del Poder Legistativo que dictó las últimas de las leyes en que tambien fueron reconocidas todas las anteriores dadas sobre la misma materia, y á quien se encargó formar una cuenta con arreglo á esas mismas leyes y decretos. Todos los Gobiernos que han existido en el país desde 1857 hasta 1868, todos los legisladores que en ese período se han ocupado del ferrocarril de México á Veracruz, han estimado esa empresa de tan alta importancia nacional, que han juzgado que para lograr su realizacion era necesario que la autoridad y fondos públicos prestaran á la Empresa los auxilios en que consistian las diversas concesiones que se le han hecho. Todos los hombres pensadores animados de patriotismo y deseosos del progreso material del país, juzgan que lo importante es que ella se realice; que, ante ese interes, los sacrificios hechos para lograrlo, aun cuando hubieran sido mayores de lo que han sido, no deberian tomarse en cuenta. Aunque el ciudadano tesorero general no opina así en esa materia, seria inoportuno complicar la cuestion de cuentas con otra que le es de todo punto extraña, pues aquella es toda práctica dirigida á determinar qué debe ser, y ésta toda especulativa, pues de su discusion no se obtendria otro resultado que averiguar lo que á juicio del ciudadano tesorero debiera haber sido.

La Tesorería, en sus últimas observaciones del mes de Agosto, reconoce en muchos puntos la justicia de las hechas por el agente principal de esta Empresa á su informe relativo á las cuentas del ferrocarril. En resúmen, las diferencias entre la Tesorería y la Empresa, se reducen á los siguientes puntos: si se deben abonar ó no á ésta réditos en el período anterior á 27 de Noviembre de 1867, y la determinacion de las cantidades que en ese mismo período deben cargársele con aplicacion á réditos por haberlas recibido de los franceses ó del Imperio. Por lo mismo, debe esta Empresa examinar las observaciones hechas por la Tesorería para fundar que al ménos en una parte de ese período no se le deben abonar réditos, y para sostener que no son de admitirse las objeciones hechas por la Empresa á la cuantía de las partidas que se le cargan como ministradas por los franceses y por el Imperio.

Para sostener lo primero, á saber, que la Empresa no tiene derecho á que se le abonen réditos en una parte de ese período, se hace valer:

1º Que por el decreto de 5 de Abril de 1861, se hizo la concesion de esos réditos á la Empresa para auxiliar las obras, de donde infiere la Tesorería que aquellos debian suspenderse si éstas se suspendian.

2º Replicando á la observacion hecha por la Empresa, de que no hay derecho á aplicar á objeto diverso pagos hechos con la aplicacion de réditos, y que el Gobierno ha adoptado el sistema general de no revocar ningun pago hecho por la intervencion ó por el Gobierno que ella estableció, así como no reconocer ninguna obligacion constituida por aquella ó por éste, la Tesorería general niega que se haya adoptado la regla, y niega asimismo que el Supremo Gobierno constitucional haya aceptado los pagos que se hicieron á la Empresa del ferrocarril por los franceses y por el Imperio.

3º Contestando á la observacion tomada de las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867, en que el Gobierno mandó abonar réditos y sólo cargar á la Empresa, para que ésta cubriera en los términos que esas órdenes explicaron, el saldo que resultara, si lo que se habia abonado excedia al importe de los réditos, se pretende que esas supremas órdenes quedaron revocadas por el acuerdo del Congreso de la Union, que mandó hacer la liquidacion que ha formado la Tesorería, y que mandó suspender el decreto de 27 de Noviembre de 1867, ratificado despues con ligeras modificaciones por el Congreso de la Union el dia 11 de Noviembre de 1868.

Y 4º y último. La Tesorería, aunque aparentemente reconoce que no sentaria bien en su boca estimar como válido el contrato celebrado con el Imperio el 23 de Enero de 1865, apela á una de las estipulaciones de ese contrato en apoyo de su pretension relativa al punto de réditos.

Examinemos esos fundamentos, y fácilmente se descubrirá que ninguno de ellos tiene el valor necesario para fundar el sistema en que ha pretendido colocarse la Tesorería. Sobre el primero, consideremos en primer lugar el orígen que tuvo el pago de lo que en un principio se denominaba réditos y hoy se considera como una subvencion que el

Erario ministra para cooperar á la ejecucion de la obra del ferrocarril. Esa concesion no ha sido de todo punto gratuita de parte del Supremo Gobierno. A ella correspondia por reciprocidad la obligacion contraida por la Empresa de ejecutar la obra, hoy considerablemente avanzada, y además, no era otra cosa que el pago en veinticinco años del capital y moderado rédito de un cinco por ciento anual sobre los ocho millones, que en títulos de la deuda pública se obligó á exhibir y exhibió de hecho el concesionario; ocho millones de la deuda pública que constituian en contra del Gobierno un crédito de esa suma, que tarde ó temprano tendria que pagar, luego que saliera del sistema, que nunca puede ser perpetuo, de expedientes temporales; y el Supremo Gobierno, para contribuir á la ejecucion de la obra del ferrocarril, se obligó á pagar esa suma, no al contado, sino en cantidades parciales y en el plazo de veinticinco años, abonando por ella el corto interes de cinco por ciento al año. No, pues, por un don gratuito, sino por un contrato oneroso por dos principios, se obligó el Erario á ministrar anualmente la suma ántes denominada réditos, y hoy impropiamente calificada de subvencion. La ministraba, es cierto, para auxiliar las obras; pero de ahí no se infiere que si éstas se suspendian por sucesos que hicieran imposible continuarlas, el pago que nunca ha sido puntual, debiera tambien suspenderse. Si el concesionario por su parte contrajo la obligacion de hacer la obra y hacerla en un plazo determinado, el Erario, por la suya, contrajo la de hacer con puntualidad los abonos anuales con que se habia obligado á cubrir el capital y réditos de los ocho millones de créditos que le habian sido entregados. Jamas ha podido hacer con exactitud y puntualidad esos pagos. No se le hace cargo por ello. Sucesos públicos independientes de su voluntad, y superiores á ella, le han impedido casi constantemente cumplir con su obligacion. Pero esos mismos acontecimientos impedian á la Empresa cumplir con la suya, y ellos, que se estiman como una completa justificacion de la conducta del Gobierno, no se quieren admitir ni siquiera como una excusa respecto de la Empresa, que nunca ha desistido de su propósito, que jamas ha abandonado el proyecto, que nunca ha suspendido totalmente

los trabajos de la obra, sino que sólo á veces los ha reducido en la proporcion que exigia la escasez de sus recursos, y que hoy tiene el gusto de verla considerablemente adelantada.

Esas ministraciones periódicas se obligó á hacerlas el Gobierno para contribuir con ellas á las obras. Pero de ahí no se infiere que aun hechas con exactitud y puntualidad, suspendidos los trabajos por cualquiera causa, deberian suspenderse aquellas. El Erario, segun la concesion primitiva, debia desde luego hacer los abonos periódicos que se habian establecido, y sin embargo, los trabajos no podian comenzar desde luego, pues habia que hacer venir del extranjero los ingenieros que habian de reconocer el terreno para fijar el trazo de la línea. Esta sola observacion revela que no fué ni pudo ser voluntad de los contrayentes el que la ministracion de fondos debiera suspenderse cuando las obras se suspendian; mucho ménos cuando no suministrados los fondos con puntualidad y exactitud, la incertidumbre de su percepcion impedia regularizar los trabajos, como puede hacerse cuando se cuenta de una manera segura con el dinero necesario para sus costos. Con las penas impuestas en el decreto de concesion á la Empresa, con el objeto de asegurar la realizacion de la construccion de la línea, el Gobierno habia obtenido las garantías necesarias de que ella se haria. Por lo mismo no tenia derecho de suspender el pago de réditos, so pretexto de que en un momento dado y por causas independientes de la voluntad de la Empresa y superiores á ella, los trabajos sufrieran alguna interrupcion. Aun cuando tal derecho se hubiera tenido, es bien claro que él no habria podido usarse legítimamente sino cuando á su vez el Erario hubiera sido de todo punto exacto en la ministracion de los fondos destinados á contribuir á la obra, y como tal circunstancia no se ha verificado nunca, es bien claro que es absolutamente inadmisible el sistema sostenido por la Tesorería.

Además, tampoco es exacto que alguna vez, desde que comenzaron los trabajos, se hayan éstos totalmente suspendido; se han reducido más ó ménos, segun lo han exigido las circunstancias públicas, la falta del Erario en el cumplimiento de sus obligaciones, y el mayor ó me-

nor crédito que por esas causas ha tenido la Empresa, pero nunca se han paralizado completamente.

Sobre el segundo punto, á saber, que los fondos ministrados á la Empresa, ya por los franceses, ya por el Imperio, se le ministraron con calidad de réditos, por lo mismo no hay derecho, como pretende hoy la Tesorería, á que se apliquen en abono del capital, mucho más cuando el Supremo Gobierno ha adoptado por regla general no revocar los pagos hechos por la intervencion ó por el gobierno que ella estableció, así como tampoco reconocer las obligaciones que éste ó aquella contrajeron; la Tesorería niega la existencia de tal regla, y niega además que asistan en el caso las circunstancias necesarias para aplicarla. Para fundar lo primero, alude al telégrafo de esta capital al Interior, respecto del cual supone que el Gobierno se ha atribuido su propiedad fundado en que él se reparó con fondos ministrados por la intervencion. Es inexacto el hecho. El Gobierno ha ocupado esa línea fundándose en la sancion penal de la ley de 25 de Enero de 1864, que impuso la pena de confiscacion á las personas que hubieran observado cierta conducta durante la invasion. No se ha pretendido en ese caso revocar pagos hechos al propietario de la línea telegráfica, sino expropiarlo de ésta específicamente, dando al acto el carácter de imposicion de una pena. Aun cuando el Gobierno hubiera pretendido revocar esos pagos, seria el único caso en que habria intentado hacerlo, y en consecuencia, la existencia de uno solo excepcional no destruia el concepto de que la regla general adoptada por el Supremo Gobierno habia sido la contraria, á saber, la de no revocar los pagos hechos á la intervencion ó al gobierno que ésta estableció.

Además, el propietario de la línea telegráfica de México al Interior, no habiendo estado conforme con el procedimiento del Gobierno, lo ha reclamado ante los tribunales. De los que han conocido en el negocio, uno lo ha deducido en su contra y otro á su favor. Segun entendemos, la sentencia definitiva que en él cause ejecutoria aun no se ha pronunciado, y por lo mismo, aun cuando el caso que se alega fuera enteramente igual al presente, cuando segun se ha notado es de todo punto

desigual; estando cometida la calificacion de su legalidad á los tribunales y no habiendo aún pronunciado éstos sobre ella, él no se puede alegar como fundamento seguro para combatir la existencia de una regla general, contra la cual no se presenta más que un solo ejemplo revestido de circunstancias diversas de las á que esa regla se ha aplicado, y cuya legalidad ó ilegalidad aun no han calificado los tribunales á quienes se ha sometido la decision de esa controversia.

Niega tambien la Tesorería que el Supremo Gobierno haya aceptado los pagos hechos á la Empresa del ferrocarril por los franceses y por el Imperio. Despues, ocupándonos del tercer punto, verémos que esa negativa no es exacta, pues tales pagos fueron aceptados por el Supremo Gobierno en las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867. Pero aun cuando ellos no hubieran sido aceptados, la observacion hecha por la Empresa á las cuentas de la Tesorería, de que me voy ocupando, se reduce á lo siguiente. Los fondos que los franceses y el Imperio ministraron á la Empresa se los entregaron en abono de réditos; cargar aquellos y no abonar éstos, es aplicar aquellos pagos á cuenta de capital, y en consecuencia cambiar la aplicacion que se les dió, para lo que por una parte no hay derecho, y por otra, hacerlo importa revocar un pago hecho, lo que es contrario á la regla general adoptada por el Supremo Gobierno, que consiste en no reconocer las obligaciones contraidas por la intervencion y por el gobierno que ella estableció, y en no revocar tampoco los pagos que éste ó aquella hicieron. En el sistema que la Empresa atribuye al Supremo Gobierno, y á que se acoge, la aceptacion de los pagos hechos por la intervencion ó el gobierno que ella estableció, la aceptacion de esas operaciones de parte del Gobierno constitucional, no sólo no es un requisito esencial, pero ni siquiera lo mencionó la Empresa en sus observaciones. En consecuencia, negar que haya habido tal aceptacion, de ninguna manera conduce á demostrar que el presente caso no deba estar comprendido en esa regla general, para cuya aplicacion no es necesario que los pagos se hayan aceptado posteriormente, sino simplemente que hubieran sido hechos.

Pero además, y esto nos hace pasar á tratar del tercer punto de los

ántes fijados, el Supremo Gobierno ha aceptado esos pagos en las órdenes de 24 de Diciembre de 1867, en las que mandó que sólo se cargara á la Empresa, para que ésta lo cubriera en los términos que en esas mismas órdenes se explicaron, el saldo que hubiera en su contra si resultaba que las cantidades percibidas excedian al importe de los réditos que se le debian haber abonado. Aunque la Tesorería dice que no conoce esas órdenes, agrega que no duda que existen, pero procura eludir las consecuencias que de ellas emanan, observando que las expidió el Gobierno cuando ya no tenia facultades extraordinarias, aunque al mismo tiempo reconoce que podia dictarlas en uso de sus facultades ordinarias y pretendiendo que ellas deben estimarse derogadas por dos acuerdos del Congreso de la Union, el uno en que se mandó formar la liquidacion de cuentas, y el otro en que se afirma que se mandó suspender la ley de 27 de Noviembre de 1867. Segun esas confesiones de la Tesorería, los pagos hechos á la Empresa por los franceses y por el Imperio fueron aceptados por el Supremo Gobierno en las órdenes de 24 de Diciembre de 1867, y por lo mismo, aun cuando esa aceptacion fuera necesaria para la aplicacion de la regla general adoptada por el Supremo Gobierno, respecto de los pagos hechos por la intervencion ó el gobierno que ésta estableció, ese requisito existiria en el caso.

Importa poco que el Supremo Gobierno ya careciera de facultades extraordinarias cuando dictó esas órdenes, puesto que se reconoce que las ordinarias de que está revestido bastaban á autorizarlo para expedirlas. Y de facto, esas supremas órdenes no contienen otra cosa que la determinacion de una base de la liquidacion en la formacion de las cuentas que debieran seguirse entre el Supremo Gobierno y la Empresa, en ejecucion del decreto de 5 de Abril de 1861. El Poder Ejecutivo, como lo indica su mismo nombre, debe vigilar sobre el cumplimiento ó ejecucion de las leyes, y por lo mismo está autorizado á dictar aquellas resoluciones de pormenor necesarias para esa ejecucion. De esa clase fueron las contenidas en las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867: en consecuencia, bastaron sus facultades ordinarias para expedirlas.

En vano se pretende por la Tesorería estimar derogadas esas dos supremas órdenes por dos acuerdos del Congreso de la Union, uno en que se mandó hacer la liquidacion de cuentas que ha formado la Tesorería, y el otro en que se pretende que se suspendieron los efectos del decreto de 27 de Noviembre de 1867, el que sin embargo, con ligeras modificaciones, ninguna de las cuales está en oposicion con lo prevenido en las supremas órdenes de 24 de Diciembre del mismo año, fué ratificado á fines del siguiente por el mismo Congreso de la Union. Para que una disposicion de la autoridad pública deba ser estimada, revocada ó derogada por otra, son necesarias una de dos cosas: ó que la disposicion posterior contenga con palabras terminantes la expresion de la voluntad de revocar ó derogar la anterior, ó que la segunda contenga una disposicion incompatible con la contenida en la primera, que no se pueda cumplir sin dejar de hacerlo con lo mandado en la anterior. Ahora bien, el acuerdo del Congreso de la Union en que se mandó formar una liquidacion de cuentas del Ferrocarril, ni expresa que queden revocadas las órdenes de 24 de Diciembre de 1867, ni la ejecucion de la operacion que aquel acuerdo previene es incompatible con lo dispuesto en dichas supremas órdenes, sino que ántes bien, lo que éstas ordenaban, que no fué otra cosa que el establecimiento de una base de liquidacion de cuentas sobre cierto punto, debia puntualmente tener lugar entre otros casos en el de la liquidacion general ordenada por el acuerdo. El relativo á la suspension de la ley de 27 de Noviembre que no conozco, y cuya fecha no determina la Tesorería, tampoco, segun la remision que á él se hace, derogaria en términos expresos las órdenes de 24 de Diciembre del mismo año, ni su disposicion seria incompatible con la ejecucion de lo determinado en las mismas órdenes. Estas fijaron una base de liquidacion de cuentas para el período corrido de 5 de Abril de 1861 á 22 de Noviembre de 1867, liquidacion que debia hacerse, hubiérase ó no dado el decreto de la segunda de esas fechas, hubiera éste ó no debido subsistir. Lo determinado en aquellas era de todo punto independiente de lo decretado en éste. Por lo mismo, la supuesta suspension del segundo no debia producir ningun efecto ni alteracion en aquellas. Pero

como tal acuerdo no se dictó, y además la ley de 11 de Noviembre de 1868 ratificó el decreto de 27 de Noviembre de 1867, aun cuando entre éste y las supremas órdenes de 24 de Diciembre del mismo año hubiera habido alguna dependencia, aun cuando se hubieran dictado para la ejecucion de él, y no como lo fueron para la del 5 de Abril de 1861, la ratificacion de aquel en 1868, habria importado dejarlas vigentes.

La Tesorería, en cuarto lugar, hace valer en apoyo de su operacion una de las estipulaciones contenidas en el contrato de 23 de Enero de 1865, celebrado con el Imperio, por la que la suspension de los trabajos sin motivo justo debidamente probado, importaba la pérdida de las sumas que el Gobierno hubiera debido pagar durante el tiempo de dicha suspension, y pretendiendo que los trabajos se suspendieron el 30 de Junio de 1866, aunque reconociendo que no ha encontrado en los expedientes constancia de la fecha de esa suspension, intenta justificar con esa cláusula del convenio imperial la conducta que ha observado en la liquidacion en el punto de que me ocupo. Puesto que las autoridades constitucionales no reconocen como válidos los actos ejecutados con el Imperio, sino ántes bien, de todo punto nulos é ineficaces, un convenio imperial no puede hacerse valer ni en favor ni en contra de ninguna persona. Además, ántes ya se ha notado que jamas ha habido una suspension total de trabajos. Tal abandono era fisica y moralmente imposible, una vez comenzada una empresa de la importancia del Ferrocarril, en que están comprometidos tan graves intereses, empeñado de una manera tan séria el crédito de los que en ella han tomado parte, en que se han consumido ya fondos tan considerables y que no presenta una esperanza aleatoria como la de las minas, sino que en ella es matemáticamente segura la posibilidad de su realizacion. Los sucesos públicos de fines de 1866 y principios de 1867, obligaron á reducir á corta escala los trabajos é impidieron por de pronto cubrir algunos créditos contraidos que despues han sido pagados, pero de ninguna manera causaron la suspension total de los trabajos que era la que en la cláusula del convenio imperial de que nos ocupamos, tenia impuesta la pérdida de las sumas que durante la suspension hubieran debido

pagarse. Pero aun habiendo sido ella absoluta, sólo daba lugar á la imposicion de tal pena si carecia de motivo justo, debidamente probado. Y ¿qué motivo más justo para la reduccion que entónces hubo necesidad de hacer en los trabajos, que la deshecha anarquía social de ese período fenómeno, que siempre acompaña los últimos dias de transicion de una situacion política á otra cuando ese cambio se verifica por la fuerza de las armas y no por medios legales y constitucionales? Y ¿qué prueba más completa de ese justo motivo de reduccion en los trabajos que el profundo recuerdo que los sucesos de esa época han dejado en el corazon de todos los mexicanos, que la notoriedad pública de acontecimientos que á vista de todos pasaron y cuyas consecuencias estamos sufriendo todavía, despues de cuatro años en que no ha llegado aún á restablecerse la confianza pública y á tomar la sociedad y las negociaciones industriales y mercantiles su marcha y materiales desarrollos? Pero hay más; aun cuando se pudiera hacer valer en contra de la Empresa un convenio que el Supremo Gobierno, en el sistema general que ha adoptado, estima nulo; aun cuando la suspension de los trabajos hubiera sido total y no parcial, consistiendo más bien en una reduccion de ellos; aun cuando ella hubiera carecido de todo motivo justo conforme á la cláusula que se hace valer del convenio de 23 de Enero de 1865, la pérdida de los fondos que esa cláusula imponia, sólo deberia corresponder al período en que habia durado la suspension, como lo reconoce la misma Tesorería, y sin embargo, ésta trata de justificar con ese hecho su operacion en que deja de abonar réditos durante un período de suspension, á pesar de confesar que no halla sobre ella datos en los expedientes.

La Tesorería asegura que la idea que más partidarios habia tenido por la apariencia de patriotismo que envolvia, era la de que el Gobierno se apoderara del tramo de Paso del Macho, por haberse construido con los fondos ministrados por los franceses; pero al mismo tiempo reconoce que tal idea fué desechada por el Congreso de la Union, el 11 de Noviembre de 1868, al ratificar el decreto de 27 de Noviembre del año anterior. El Congreso de la Union, pues, desechó esa idea que, en opi-

nion de la Tesorería, tenia más partidarios por la apariencia de patriotismo que envolvia, porque los legisladores mexicanos creen, con razon, que no se deben dejar llevar de apariencias de patriotismo, y estiman que ese noble sentimiento no está reñido con la justicia, como lo estaria si la Nacion se hubiera atribuido la propiedad de una obra so pretexto de que se habia hecho con fondos públicos que se habian ministrado con el carácter de réditos de un capital que habia entregado el empresario, y cuyos réditos la Nacion habia convenido en que pagaria para contribuir á la construccion de una obra de utilidad pública, de que sólo es parte el tramo de Paso del Macho. Tal idea, justa ó injusta, conveniente ó inconveniente, segun confesion de la misma Tesorería, habia sido desechada por el Congreso de la Union, es decir, por la autoridad suprema del país, para el cumplimiento de cuyos mandatos existe el Poder Ejecutivo y todos los funcionarios del órden administrativo; para la aplicacion de cuyas leyes á los casos que ocurran, existe el Poder Judicial, y á cuyas decisiones están sometidas todas las autoridades, cualesquiera que sea su categoría, que existen en la Union. Y sin embargo, el ciudadano Tesorero general, que es uno de los funcionarios sometidos á la autoridad del Congreso, y cuyo oficio consiste en hacer cumplir las resoluciones de él en los ramos de la administracion que están á su cargo, reconoce que al cargar á la Empresa la cantidad que recibió de los franceses, y réditos sobre su importe, lo que se ha propuesto es obtener por un medio indirecto lo que el Congreso de la Union al ratificar el decreto de 27 de Noviembre de 1867 habia estimado que no debia hacerse, á saber, atribuirse la propiedad del tramo de Paso del Macho, haciendo que la Empresa devuelva con réditos su costo, ya que el Congreso habia desechado la idea de apropiarse en especie ese tramo.

Pues bien, la comision que se dió á la Tesorería general y que ésta ha debido desempeñar en las cuentas que ha formado, no es la de enmendar ó corregir las resoluciones dictadas por el Supremo Gobierno y el Congreso de la Union, sino hacer, con arreglo á esas resoluciones, las operaciones numéricas que en cumplimiento de las mismas deban

practicarse, para determinar el estado que guardan las cuentas entre el Supremo Gobierno y la Empresa del ferrocarril, relativas á éste, y cargar á la Empresa los fondos que le ministraron los franceses, y réditos sobre esos fondos, para obtener así por un camino indirecto, ya que no la propiedad del tramo de Paso del Macho, que la Tesorería confiesa que tanto el Supremo Gobierno como el Congreso de la Union, en sus decretos del mes de Noviembre de 1867 y 1868 han reconocido á la Empresa; no es cumplir con las disposiciones legislativas y gubernativas dictadas en la materia, sino pretender enmendarlas y sobreponerse á ellas. Para la Empresa del ferrocarril no hay medio: si se ve obligada á reducir, no á suspender del todo sus trabajos, porque esto es imposible en una obra tan importante en que ya se han hecho algunos considerables, esa reduccion de trabajos se califica de suspension, y se pretende que ella ha autorizado á suspender el pago de intereses, sin considerar que segun los decretos relativos, la suspension de ellos autorizaba la de las obras, y que nunca el Erario ha pagado íntegramente y con puntualidad las cantidades que por los contratos se ha obligado á ministrar; pero si por el contrario, consta que ciertos fondos ministrados se han invertido en la construccion de una porcion de la línea, para cuya total realizacion se deben ministrar fondos de que no son sino una parte pequeña los que se han invertido en la construccion de esa porcion del total camino, ella debe ser de la propiedad del Erario, porque se pretende que se ha construido con fondos públicos, á pesar de que en ningun otro caso se han estimado tales los de la intervencion y el Imperio, y de que existe una ley del Congreso que ratificó un decreto del Gobierno en que se reconoce á la Empresa la propiedad en esa porcion del camino. Si se reducen los trabajos, lo que se califica de haberlos suspendido, á consecuencia de la fuerza mayor de los acontecimientos públicos y de que el Erario no ministra con exactitud é íntegramente los fondos pecuniarios que está obligado á dar, como ellos se ministran para auxiliar las obras, se pretende que la reduccion de éstas autoriza á retirar la ministracion de fondos nunca hecha íntegramente y con exactitud. Si por el contrario, se hacen las obras y se in-

vierten en ellas los fondos destinados á auxiliarlas, entónces el cumplir la Empresa con sus compromisos debe producir el efecto legal de que lo construido pertenezca al Erario contra lo expresamente convenido en los contratos, cuando esos fondos ministrados se han pagado en calidad de réditos de un fondo cuyo capital entregó el concesionario, y cuando nunca para calificar la propiedad de una cosa, se averigua quién fué el que ministró los fondos á la persona que con ánimo y afecto de señor la ha fabricado, pues la ministracion de fondos sólo autoriza al que los facilitó, á exigir que se le cumplan las condiciones bajo que se prestó á hacerlo.

En el presente caso, esos fondos se han ministrado con calidad de pagar réditos de otro fondo, cuyo capital habia enterado el concesionario, y cuyos intereses debian cubrírsele para auxiliar la realizacion de la obra. Por lo mismo, esa ministracion no debe surtir otro efecto que el de estimarse cumplida la parte del Erario, en la cuantía de la suma ministrada, la obligacion de pagar réditos que tenia contraida, y de ninguna manera la de que deba adquirirse por el Erario la propiedad del tramo construido, ó la de buscar un equivalente á ese resultado, contra lo expresamente resuelto por el Congreso de la Union, al ratificar el decreto del Supremo Gobierno de 1867. En consecuencia, para cargar la partida recibida de los franceses, hay necesidad de abonar los réditos correspondientes al período en que ella se ministró, pues hacerlo sin ese abono recíproco, equivaldria á alterar sin causa alguna legal las condiciones con que esa ministracion se hizo, la voluntad que en este acto tuvieron el que entregó y el que recibió los fondos.

Pero hay todavía más: esa partida debe cargarse á la Empresa abonándole los réditos que en el período de 1861 á 67 ha debido percibir; pero no puede cargársele en la totalidad que ella importa, sino haciendo sobre la misma reducciones considerables.

Primero, porque los franceses, en la construccion del tramo de Paso del Macho, obligaron á cambiar, siguiendo terrenos más escabrosos, la direccion que debia llevar ese tramo segun el plan general formado, y ese cambio de direccion aumentó el costo que hubiera tenido si se hu-

biera seguido la direccion primitiva. Segundo, porque exigieron su construccion en circunstancias en que hubo que pagar jornales muy altos, superiores á los que se habrian tenido que pagar si se hubiera dejado á la Empresa la libertad de construirlo en circunstancias ménos desfavorables. Tercero, porque importándoles á los franceses la pronta conclusion de ese tramo, él se hizo, para proveer á esa necesidad del momento, de una manera poco sólida y ligera; y en consecuencia, para la estabilidad y porvenir de las obras, ha sido necesario despues hacer en ese tramo reparaciones que se habrian evitado si no se hubiera construido con esa precipitacion. Cuarto, porque en la cuenta de los fondos ministrados por los franceses están comprendidos algunos no recibidos por la Empresa, á saber: el valor de materiales que ésta no recibió, pues se perdieron en el mar y se habia descuidado asegurarlos, y el importe de una multa que se impuso á D. Antonio Escandon. A estas objeciones, ya contenidas en las anteriores observaciones de la Empresa, todo lo que se responde es, que está suscrita por D. Antonio Escandon la cuenta de los fondos que ministraron los franceses y de que ahora se hace cargo á la Empresa.

Pero la Tesorería se desentiende de que si la firma de una persona puesta al pié de un documento importa estar conforme con su contenido, ese concepto sólo es cierto cuando el documento se ha suscrito con toda libertad, y cuando el que lo firmó se encontraba en circunstancias en que se veia obligado á suscribirlo para evitar mayores males, que fué el caso en que se encontró D. Antonio Escandon; así porque los franceses disponian de la fuerza de las armas, como porque si aquel se hubiera negado á suscribir la cuenta que ellos habian formado, éstos habrian renovado el propósito de apoderarse de la obra, que ya habian tenido anteriormente, lo que habia obligado al concesionario, para evitar su realizacion, á entrar con ellos en las negociaciones de que despues se le ha querido hacer cargo. Pero aun puesta con toda libertad la firma del Sr. Escandon en la cuenta formada por los franceses, ella podria servir de título para hacer á la Empresa cargos del importe de esa cuenta, si los contratos celebrados con la intervencion y con el go-

bierno que ella estableció, se hubieran reconocido, respetado y estimado como válidos. Pero cuando el sistema en que se ha colocado el Supremo Gobierno constitucional, es el de estimar nulos y de ningun valor esos actos, el de no estimar como legítimos sino los de 1857 y 61, y el de ajustar con la Empresa nuevas estipulaciones, estimando como de todo punto inválidas las que las circunstancias obligaron á convenir con la intervencion y con el gobierno que ella estableció; esa cuenta formada por los franceses, aun suscrita con absoluta libertad por el concesionario, debe hoy sufrir las modificaciones que legalmente correspondan, juzgada con arreglo al decreto de 1861, que es el único que el Supremo Gobierno reconoce como válido en la época en que se verificaron las operaciones que se registraron en esa cuenta, en la cual deben por lo mismo hacerse las reducciones que he indicado, por ser ellas conformes al decreto de 5 de Abril de 1861. Exigieron los franceses que en el tramo de Paso del Macho se alterara por terrenos más escabrosos la direccion que debia llevar, lo que aumentó sus costos. Ese aumento, causado por una alteracion en la direccion de ese tramo á que la Empresa no estaba obligada, segun el decreto de 5 de Abril de 1861, y cuya obligacion se le impuso por un acto de la intervencion, cuya validez no se reconoce, no puede ser un cargo contra la Empresa en una liquidacion de cuentas que se debe formar ajustándola á aquel decreto y no á la alteracion hecha en él por la intervencion extranjera. Esta, con el fin de obtener la pronta conclusion del tramo, obligó á que se pagaran jornales mayores, á que se hicieran algunas obras poco sólidas de carácter meramente temporal y provisorio, que despues ha sido necesario reponer de una manera sólida y permanente. Tampoco de ese aumento de costo, al que no estaba obligada la Empresa por el decreto de 5 de Abril de 1861, puede hacérsele cargo en las cuentas que deben formársele con sujecion á aquel decreto, y no con arreglo á los actos de la intervencion y del gobierno que estableció, que las actuales autoridades constitucionales reputan nulo. Y por último, mucho ménos puede hacerse cargo á la Empresa en esas cuentas en que sólo deben figurar las cantidades que ella percibió, partidas que aunque contenidas en la cuen-

ta formada por los franceses, ni las recibió la Empresa, ni el concesionario reconoció haberlas recibido, cuales son el valor de los materiales no asegurados que se perdieron en el mar, y el importe de la multa que le impusieron los franceses.

En cuanto á aquellos, no replica la Tesorería otra cosa sino que la firma del Sr. Escandon está puesta al pié de la cuenta que formaron los franceses. Pero como esa partida figura en esa cuenta, no como recibida por el Sr. Escandon, sino como valor de materiales que en el mar se perdieron, esa firma sólo importaria reconocer que se perdieron, no que se recibieron, y en consecuencia, á cargarlo en una cuenta en que sólo debe hacerse cargo de lo recibido, no de lo que pereció ántes de que la Empresa lo recibiera. En cuanto á lo segundo, se replica haciendo valer la disposicion del Gobierno constitucional, que no de una manera absoluta, sino con ciertos requisitos y condiciones, revalidó, ya en materia civil, ya en materia criminal, las sentencias pronunciadas por los jueces y tribunales creados por la intervencion y por el Gobierno que ésta estableció. Pero esa multa, cuya partida está contenida en la cuenta de los franceses, no se impuso á la Empresa por la autoridad judicial, sino gubernativa ó administrativamente, y no hay ninguna disposicion del Gobierno constitucional que revalide acto ninguno administrativo de la intervencion ó del Imperio. Además, esa multa se impuso por una supuesta infraccion á un contrato ajustado con la intervencion, y si la autoridad constitucional ha creido que en algunos casos la conveniencia pública exigia que se cumplieran penas impuestas por delitos cometidos con infraccion de leyes que tenian fuerza obligatoria, así bajo la República como bajo el Imperio, por delitos que lastiman á la sociedad, cualquiera que sea la forma política que la rija, no ha creido que en ningun caso sus funcionarios debieran constituirse ejecutores de penas impuestas por infracciones de actos emanados exclusivamente de la intervencion ó del Gobierno que ella estableció. Finalmente, el importe de esa multa no fué una cantidad que la Empresa recibiera, y en consecuencia no debe figurar en las cuentas formadas por la Tesorería.

Sobre otra partida esa oficina pretende que la Empresa no puede repugnarla sin promover un juicio ante los tribunales, para depurar si procedieron ó no de buena fe las personas que intervinieron en el asiento de ella, que se encuentra en el Diario del Ministerio de Hacienda. La Empresa no tiene tal obligacion. El que hace á una persona un cargo tiene la obligacion de comprobarlo, y las leyes no reputan pruebas bastantes de él los libros del que se dice acreedor. El deudor, repugnándolo, no imputa mala fe ó fraude, sino pura inexactitud, y al acreedor corresponde probar la verdad del cargo justificándolo. Así por las leyes como por la práctica constante de nuestras oficinas, ningun pago se hace en ellas sin que la persona que lo recibe firme el asiento que se extiende para hacerlo constar y justificarlo en todo tiempo. Tal prueba ú otra semejante debe presentarse para legalizar el cargo, y no puede pretenderse legítimamente descargar la obligacion de probar en el que se dice que es deudor, queriéndole imponer el deber de justificar una negativa.

La Tesorería no replica satisfactoriamente á la observacion hecha de que su liquidacion debió comprender sólo el período que concluyó el 27 de Noviembre de 1867, y que las partidas de cargo y data posteriores á esa fecha, deben figurar en una cuenta posterior que debe liquidarse periódicamente, segun el decreto que entónces se expidió y que se ratificó posteriormente por el Congreso de la Union. Como se ha demostrado, la liquidacion hasta 27 de Noviembre de 1867, tiene por objeto averiguar si las partidas percibidas en el período que entónces concluyó exceden ó no al importe de los réditos que se debieron recibir, para que en caso de que haya tal exceso, él se cubra en los términos que dispusieron las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867. Continuar la cuenta sin cortarla el 27 de Noviembre de ese año, cargando y abonando partidas que en definitiva deben igualarse, pero que tomando un período intermedio pueden dar un saldo temporal, ya á favor, ya en contra, no produciria otro efecto que el de alterar en uno ó en otro sentido el resultado que se buscaba, cortando la cuenta en la fecha en que habia que averiguar si existia un saldo á favor ó en con-

tra de la Empresa, la que sólo en este último caso tendria que cubrirlo en los términos prevenidos en las supremas órdenes de 24 de Diciembre de 1867. Continuar sin cortar la cuenta despues del 27 de Noviembre de ese año, es dejar sin liquidar el período que puntualmente se trata de liquidar, pues actualmente se sigue una cuenta corriente en la que un dia aparecerá un saldo en un sentido, algunos dias despues un saldo en sentido contrario, y así sucesivamente, hasta que el Haber y el Debe se igualen al concluir el término de la concesion. Por lo demas, aun continuada la cuenta sin interrupcion, á lo que la Empresa se opone de la manera más formal, debe fijarse para el Haber y el Debe una misma fecha, y no que se le abone sólo lo que hasta esa fecha ha debido percibir, y se le cargue lo que de hecho no percibirá sino algunos meses despues, so pretexto de que ya se le han expedido los títulos con que se le han de hacer los enteros, aunque no han llegado los plazos en que éstos han de verificarse.

Concluye la Tesorería creyendo dar un golpe mortal á la buena fe de la Empresa, observando que el resúmen aritmético que se acompañó á las anteriores observaciones de ésta, da el resultado de abonarle los ocho millones que enteró en bonos de la deuda pública sin hacer el cargo correspondiente. Tal observacion de ninguna manera demuestra la mala fe de la Empresa, sino únicamente que está defectuosa la operacion hecha en la Tesorería, y que en consecuencia es necesario reponerla. Habria habido esa mala fe de que se hace cargo á la Empresa, si ésta en la cuenta de la Tesorería hubiera hecho que desapareciera, ó de hecho ó haciendo valer alguna observacion, una partida de cargo de $8.000,000. Pero la Empresa no ha obrado así. Se limitó á demostrar que en vez de tres partidas que se le abonaban y que sumadas importaban la cantidad de $687,502 93 cs. por precio de plaza de $8.000,000 que en títulos de la deuda pública se habia obligado á entregar el concesionario, y que de hecho habia entregado ó al Supremo Gobierno ó á las personas que éste habia designado, se le debian abonar los ocho millones mismos, puesto que los habia pagado en la especie en que se habia obligado á hacerlo. De la reforma hecha en la cuenta á conse-

cuencia de esa observacion, cuya justicia, aunque con repugnancia, al fin reconoce la Tesorería, sin hacer desaparecer ninguna partida de cargo de $8.000,000, es decir, de la simple rectificacion, al fin admitida por esa oficina, de tres partidas de data abonadas por ella misma aunque reducidas sin razon á cerca de la cuarta parte de su valor, ha resultado ese saldo cuya aparicion, en concepto de la Tesorería, revela mala fe de la Empresa. Pero como la legitimidad de las partidas de data á que me estoy refiriendo fué reconocida desde un principio por esa oficina; como la rectificacion de su cuantía ha tenido al fin que admitirse por la misma, y como la Empresa no ha hecho desaparecer en la cuenta que examina ni una ni varias partidas de cargo que sumadas importen ocho millones de pesos, el resultado que espanta á la Tesorería no demuestra la mala fe de la Empresa, sino los defectos de que adolece la cuenta con que no está conforme, puesto que dan un resultado tan cuantiosamente adverso al Erario: de sus mismos datos rectificados resulta en contra de él un saldo que aquella oficina estima inexacto y cuya cuantía le espanta; ¿qué valor puede tener esa cuenta contra la Empresa del ferrocarril?

La Tesorería general, respecto á los ocho millones de bonos, dice que la Compañía no rechaza el cargo ni desdeña el abono que se le hizo al devolverlos, pero que esta cantidad se la abona dos veces para probar que el Erario le debe la devolucion de ese fondo, y otra suma igual por entrega en títulos de la deuda y negocios ajustados con Mr. Hargous y el gobierno de la época.

No es esto lo que la Compañía ha dicho en sus observaciones á la indicada cuenta, sino que por las citadas operaciones cumplió la condicion establecida en el art. 22 de la ley de 31 de Agosto de 1857, y que por lo mismo resulta á su favor esa suma de ocho millones en bonos, y para cuyo pago de capital y réditos se hizo la consignacion de quinientos sesenta mil pesos anuales por el término de veinticinco años.

Sigue diciendo la Tesorería, que dando por buenas las razones alegadas por la Compañía para sostener la validez de sus entregas de créditos, conviene en que sí los entregó. Mas á continuacion y para fundar

su nueva cuenta, dice que al publicarse la ley de 57 el Sr. Escandon era deudor al Erario de ocho millones en títulos de la deuda, y que si los pagó ó se compensaron, satisfizo lo que debia y nada más. «Recibiendo un nuevo fondo de ocho millones cuyos réditos y dos por ciento para amortizacion del capital producian los mismos quinientos sesenta mil pesos anuales que ahora disfruta de subvencion la Compañía, y cuando al Congreso nacional le pareció que ese papel debia amortizarse, exigió su devolucion por el decreto de 11 de Noviembre de 1868, dándole la misma suma anual por cierto número de años.»

Bastaria la redaccion en que está explicada esta parte de la réplica, para convenir en la justicia que asiste á la Compañía al abonarse y exigir que se le abonen los ocho millones de su devolucion en bonos; y tan clara es la cuestion en este punto, que la Tesorería al formular su nueva cuenta le hace en efecto el abono de estos ocho millones; mas para nulificar esta suma en el haber que acredita á la Compañía, recurre á un verdadero sofisma, como pasa á demostrarse.

La primera partida de cargo que hace á la Compañía, dice: «Por la obligacion que contrajo el Sr. Escandon de entregar en títulos de la deuda interior para su amortizacion, segun el decreto de 31 de Agosto de 57, en los plazos que allí se designan.....$8.000,000

De este cargo indebido resulta que aunque en el haber abona á la Compañía por su entrega en créditos y compensaciones ocho millones, este abono queda nulificado por el cargo anterior.

Para probar el sofisma que encubre esta operacion, permítaseme poner el ejemplo siguiente: Por compromiso que Pedro contrajo con Juan de prestarle el dia 15 de Octubre, le cargó en cuenta.....$ 500 00

Por entrega que Pedro le hizo en la citada fecha con arreglo á su compromiso, le abonó..... 500 00

Saldo.....$ 000 00

¿Y podrá sostenerse que Pedro no es acreedor de Juan por quinientos pesos, á pesar de este sistema de contabilidad? Ciertamente que no; pues bien, quítese, como es justo, la indicada partida de cargo, y sin

reformar la del haber, resultará con el aumento de esta suma, que por la manera con que se ha formado la cuenta desaparece.

En la partida cuarta de cargo se hace á la Compañía el de $56,521 88 cs. como entregados al Sr. Escandon por libranzas del catorce por ciento hasta el 8 de Abril de 1861; y en la tercera de haber se le abonan $39,800 por acciones entregadas conforme al decreto de 8 de Abril de 1861. Que el saldo de $16,721 88 cs. no puede ser á cargo del concesionario, se prueba con la explicacion siguiente: el art. 3º del supremo decreto de 8 de Abril de 1861 previene que por el quince por ciento recibirán los administradores de las aduanas marítimas libranzas á su favor, que endosarán al de la Tesorería general, las que serán pagadas con las acciones de que trata el art. 40 del relativo decreto de 5 del mismo mes y año; de consiguiente, para que el Sr. Escandon recibiese las libranzas, tenia que entregar su valor en acciones, y lo que hay de cierto en esto es que algunas de estas libranzas fueron negociadas por la Tesorería general con los deudores.

Las observaciones que preceden creo que confirman plenamente las que se hicieron contra la cuenta á que me refiero, el 14 de Febrero del presente año, y por lo mismo espero de la justificacion del Supremo Gobierno se servirá, en virtud de ellas, reconocer que las cantidades percibidas por la Empresa ántes del 27 de Noviembre de 1867, no excedieron al importe de los réditos que habia debido percibir, y que en consecuencia nada tiene que cubrir conforme á lo que entónces se convino y se mandó cumplir en las supremas órdenes de 24 de Diciembre del mismo año; pero si desgraciadamente, aunque no lo espero, el Supremo Gobierno no formare el mismo juicio que se ha intentado formar en éstas y las anteriores observaciones, repito, como entónces indiqué, que aquellas supremas órdenes determinan cómo debe decidirse esta diferencia, ya por árbitros, ya por los tribunales.

Reitero á vd., C. Ministro, las protestas de mi atenta consideracion.

México, Diciembre 15 de 1871.—*Manuel Gamboa.*—C. Ministro de Fomento.—Presente.

Documento número 18.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—La liquidacion que formó esa Tesorería en 24 de Setiembre de 1870 á la Empresa del Ferrocarril Mexicano, se puso en conocimiento de ésta, para que en presencia de las partidas que figuraban en la cuenta y de los comprobantes que la acompañaban, pudiera hacer las observaciones que estimara convenientes. Así se verificó, y la Compañía presentó una larga exposicion que contenia rectificaciones importantes sobre varios puntos de la cuenta, las cuales, remitidas al exámen de esa Tesorería, dieron lugar á que practicara la segunda liquidacion de 30 de Agosto del año próximo pasado, haciendo en ella algunas modificaciones para subsanar las equivocaciones de que adolecia la primera cuenta. Tambien respecto de la segunda liquidacion expresó por escrito su juicio la Empresa del Ferrocarril Mexicano.

Todos estos trámites se han estimado necesarios, á fin de obtener los datos suficientes para determinar los derechos que corresponden al Erario nacional, y los que pertenecen á la Empresa, pues aunque pudiera parecer que tratándose de cuentas, su exactitud sólo dependiera de la precision de las operaciones aritméticas, realmente no sucede así cuando el valor de las cifras numéricas está relacionado con ciertas operaciones que modifican algunas de las cantidades que aquellas representan, y tal vez la hacen desaparecer de la liquidacion, en donde figuraban por efecto puramente de un cómputo equivocado.

Tomando en consideracion el C. Presidente los documentos expresados, y las leyes y disposiciones que con ellos se relacionan, se ha servido acordar que esa Tesorería proceda de nuevo á hacer la liquidacion de la Empresa del Ferrocarril Mexicano, sujetándose á las siguientes bases:

Primera. Como D. Antonio Escandon, concesionario del privilegio decretado en 5 de Abril de 1861, para la construccion y explotacion del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, celebró con el ejército frances los

convenios de 23 de Diciembre de 1862 y de 8 de Setiembre de 1863, para la construccion del tramo de la Tejería á Paso del Macho, y aceptó, á nombre de la Compañía, las cuentas de los gastos erogados en esa obra, segun consta en los estados presentados por el ingeniero frances en 3 de Diciembre de 1864 y 27 de Marzo de 1865, se cargará á la Empresa del ferrocarril la suma de esas dos cantidades, que importan nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos.

La cantidad de que se acaba de hablar la estima el Gobierno como subvencion recibida por la Empresa, y por lo mismo no debe figurar en la cuenta de partida correspondiente á los intereses producidos por aquella.

Segunda. Habiendo sobrevenido en los años de 1861 y 1862 graves acontecimientos políticos que produjeron la suspension del decreto de 5 de Abril de 1861, en ese intervalo de tiempo no se hará abono alguno á la Empresa por intereses pertenecientes al capital de los ocho millones de bonos de la construccion del camino de fierro de Veracruz á México; pues si en virtud de los motivos expresados de fuerza mayor cesaron los trabajos del Ferrocarril, y la Compañía no dió el lleno debido á las obligaciones que le impuso el decreto de concesion, no hay razon para que sólo se consideren subsistentes las que corresponden al Gobierno, y por lo mismo, la Compañía no tiene derecho á que se le abone la subvencion miéntras las estipulaciones del contrato no han podido tener efecto.

Tercera. Los ocho millones de pesos que recibió D. Antonio Escandon en bonos de la construccion del camino de fierro de Veracruz á México, quedaron compensados con los ocho millones que en títulos de la deuda interior entregó á la Tesorería general el mismo Sr. Escandon; mas como á consecuencia de los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y de 11 de Noviembre de 1868, perdieron el valor que representaban los expresados ocho millones de bonos, al retirarlos de la circulacion para ser devueltos por la Empresa á la Tesorería general, no se debe estimar en valor alguno esa devolucion, puesto que los citados bonos carecen ya del valor representativo que ántes tenian.

Cuarta. Se cargará á la Compañía la cantidad que recibió en la época del llamado Imperio, por amortizacion é intereses de los ocho millones de bonos, que se destinaron para la construccion del ferrocarril de México á Veracruz.

Para adoptar el Gobierno esta determinacion, ha tenido presente que en los decretos de concesion de 27 de Noviembre de 1867, se estipuló que la Compañía recibiria del Erario nacional una subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales durante veinticinco años, que es equivalente á la suma de catorce millones de pesos. Esta cantidad es la misma con que fué subvencionada la Compañía por el decreto de 31 de Agosto de 1857, igual á la que le consignó el decreto de 5 de Abril de 1861, y es tambien igual á la que se le concedió en 23 de Enero de 1865; es decir, que cuando no se habia hecho en el camino de fierro de México á Veracruz ninguna construccion de importancia, esas disposiciones fijaron, para auxiliar á la Empresa, la subvencion de catorce millones de pesos para dicha obra. Si al expedirse los decretos expresados de Noviembre de 1867 y de Noviembre de 1868, se convino en aplicar esta cantidad al ferrocarril, no obstante que entónces estaban ya concluidos los tramos de México á Apizaco y de Veracruz á Paso del Macho, fué porque se consideró que para hacer las deducciones correspondientes á la suma de los catorce millones, era indispensable que primero se formara la liquidacion que se habia convenido practicar; de lo contrario, vendria á suceder que una misma parte del ferrocarril recibia dos subvenciones, la que se aplicó ántes del mes de Noviembre de 1867, y la que ha percibido desde fines del año de 1868, resultando de aquí que se impondria al Erario un gravámen que de ninguna manera puede admitirse.

Quinta. La liquidacion que se mandó practicar á la Compañía del ferrocarril Mexicano, tuvo por objeto investigar lo que resultaba á favor del Erario Nacional por cantidades que aquella hubiera recibido hasta Noviembre de 1867; en consecuencia, la cuenta que al efecto se forme, comprenderá desde 5 de Abril de 1861 hasta 27 de Noviembre de 1867.

Sexta. Se abonará á la Empresa del ferrocarril la cantidad de cin-

cuenta y seis mil quinientos veintiun pesos ochenta y ocho centavos, entregados en acciones del quince por ciento del ferrocarril, siempre que compruebe aquella tener en su poder las libranzas correspondientes, que debió entregarle la Tesorería general, segun estaba prevenido en las supremas disposiciones relativas que regian en el año de 1861.

Sétima. Respecto del suplemento de doscientos mil pesos hecho á la Compañía por el pagador del ejército frances, á los cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos, que en el Diario del Ministerio de Hacienda aparecen entregados á la misma Empresa, y á las demas partidas que no estén bien justificadas, se procederá por la Tesorería á hacer las aclaraciones necesarias, á fin de que por este medio se determine si deben ó no figurar en la liquidacion.

Terminadas que sean las nuevas operaciones que ha de practicar esa Tesorería, conforme á las anteriores bases, comunicará vd. el resultado á este Ministerio para los fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Febrero 15 de 1872.—*Balcárcel.* —C. Tesorero general de la Nacion.

Documento número 19.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—Núm. 784.—De acuerda con las prevenciones que contiene la suprema órden de fecha 15 del actual, comunicada á esta oficina por conducto de la seccion 3ª de esta Secretaría del digno cargo de vd., tengo el honor de incluir la liquidacion del Ferrocarril de Veracruz á México, correspondiente al período de 5 de Abril de 1861 á 27 de Noviembre de 1867.

Como las partidas que en ella figuran llevan la explicacion de su procedencia, me creo excusado de acompañar el pormenor de cada una, contribuyendo además á este objeto, la circunstancia de haberlo producido con la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, que fué publicada en un folleto especial.

Así pues, el débito de la que ahora remito, lo forman las cantidades que del veinte por ciento de mejoras materiales recibió D. Antonio Es-

candon, segun lo prevenido en el art. 21 del decreto de 5 de Abril de 1861; el producto de quince por ciento adicional sobre derechos de importacion que señaló el de 8 del mismo mes y año, en cambio de acciones; la suma que le entregaron los franceses; las que recibió del llamado Imperio; un préstamo que hizo la intendencia francesa al ferrocarril por medio del Sr. Barron, y por último, cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos, que en el *Diario* del Ministerio de Hacienda, correspondiente al año de 1866, aparecen entregados á la Compañía, aunque ésta niega haberlos recibido. Sobre la indicada partida he manifestado ya en mi informe de 30 de Agosto de 1871, que el asiento en que consta merece entera fe y crédito. El agente principal del ferrocarril ha visto el libro original; y si es cierto que no pudo mostrársele la firma de la persona que recibió la órden respectiva, tambien lo es que ningun otro de los cargos tomados de los libros, ha sido rechazado por falta de este requisito que á todas las partidas les falta.

Respecto del crédito de la liquidacion, se consideran en primer lugar, ciento diez y nueve mil pesos que la Compañía entregó á ese Ministerio por cuenta de los productos del veinte por ciento de mejoras materiales, durante el período en que aquella tuvo en su poder los bonos con que se pagaba este derecho en las aduanas.

En segundo lugar, se abonan cincuenta y seis mil quinientos veintiun pesos ochenta y ocho centavos, á que ascendió el quince por ciento, destinado á la adquisicion de las acciones, pues aunque la cantidad que representan las que obran en esta oficina, es de treinta y seis mil cien pesos, no habrá dificultad en recabar las que correspondan á la diferencia entre una y otra suma, siempre que la Compañía esté conforme en entregarlas, como fundadamente puede esperarse.

La tercera partida de abono, la forma el valor de los certificados de acciones que entregó en la época del Imperio á la Caja central, y la última se refiere á la devolucion que hizo el Sr. Barron á la Intendencia francesa, por cuenta del préstamo de doscientos mil pesos de que se ha hecho ya mérito.

La Compañía, en sus observaciones á la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, acompañó un certificado del Tesoro frances, por el cual aparece reembolsado el indicado préstamo, con una parte en efectivo y otra en compensaciones sobre derechos aduanales; pero como de estos derechos ningun cargo se ha formado fuera del que se deriva de las amortizaciones de bonos del veinte por ciento con que se cubrian los que á la Compañía correspondieron, resulta que sólo es de considerarse en su haber lo que devolvió en efectivo.

La Tesorería de mi cargo se siente satisfecha de sus trabajos en este negocio, al ver en la suprema órden de 15 del actual, que ha sido bien aceptado el juicio que expuso en su informe de 30 de Agosto de 1871, relativamente á que apareciendo de los diversos decretos de concesion, completa uniformidad en el pensamiento capital de dar á la Compañía catorce millones de pesos á título de subvencion, en determinado número de años, es de tenerse por descargo de esta obligacion cualquiera suma que se haya entregado y que no esté representada por acciones á favor del Erario.

En cuanto al interes de cinco por ciento que se cargó á la Compañía sobre las sumas que entregaron los franceses á D. Antonio Escandon, en ese mismo informe manifesté las razones que existen para no consentir en que se pierda. El concesionario fué al mismo tiempo contratista para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho, recibió el importe de las obras ejecutadas, y ha estado y está recibiendo los beneficios que produce y está produciendo un capital que no le ha pertenecido nunca.

Si éste salió exclusivamente de la Nacion, como no cabe duda, supuesto que la aduana de Veracruz hizo el reembolso á los franceses de esas entregas, justo es cargar los intereses, demasiado moderados, si se comparan con los productos de que prescinde.

Sin embargo de que tal es la opinion de esta oficina, no se consigna la partida, por obsequiar la primera de las prevenciones que contiene la órden suprema que vengo contestando, y porque parece descubrirse en el conjunto de su redaccion, la idea de que todo cuanto el concesio-

nario y la Compañía han recibido, se aplique á los catorce millones que importa la subvencion de veinticinco años.

En la parte expositiva de la repetida suprema órden, mencionando las causas que dieron lugar á que se practicara la segunda liquidacion en 30 de Agosto de 1871, se dice que se hicieron en ella «algunas modificaciones para subsanar las equivocaciones de que adolecia la primera,» y más adelante, hablando de las cifras numéricas, se asienta que el exámen de los datos para determinar los derechos que corresponden al Erario y los que pertenecen á la Compañía, tal vez las hacen desaparecer de la liquidacion en donde figuraban, por efecto puramente de un cómputo equivocado.

Cumple á mi deber, ciudadano Ministro, manifestar á vd. respetuosamente, que en la liquidacion á que se alude, no ha habido errores ni ménos cómputos equivocados. La circunstancia de haber hecho figurar en ella todas las partidas que se refieren al ferrocarril, tuvo por objeto fijar la totalidad del cargo como base preliminar, sin la cual no hubiera podido adquirirse la conformidad de la Compañía en todas las partidas principales.

El informe de 30 de Agosto de 1871 tantas veces citado, explica los motivos en que se fundaron las rectificaciones hechas á la liquidacion, y por lo mismo no me detengo en repetirlos. Ninguna de ellas fué motivada por equivocaciones, sino por el exámen de nuevos datos, entre los cuales se hallaban algunos certificados de entero que acreditan la entrega de diversas sumas hechas por D. Antonio Escandon, en cuenta del veinte por ciento de mejoras materiales que correspondia al Ministerio de Fomento.

Esas sumas tuvieron entrada por el ramo de «préstamos de pronto reintegro,» en época en que era otro el personal de la Tesorería; y ya se ve que nada de eso puede llamarse equivocacion, sino al contrario, tal vez exceso de cuidado en no omitir ninguna diligencia para lograr la mayor exactitud en el delicado trabajo de la liquidacion.

Independencia y Libertad. México, Febrero 21 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano Ministro de Fomento.—Presente.

El ferrocarril de Veracruz á México, por el período de 5 de Abril de 1861 á 27 de Noviembre de 1867.

DEBE.

1. Por venta de bonos del veinte por ciento de mejoras materiales.....$		371,814 57	
2. Por lo que recibió la Empresa en libranzas del quince por ciento para acciones.....		56,521 88	
3. Por lo que recibió de los franceses para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho.....		1.924,667 13	
4. Por lo que recibió en la época del Imperio.....		1.946,497 55	
5. Por suplemento que hizo la Intendencia francesa al Sr. Barron.....		200,000 00	
6. Por un libramiento á cargo de la Comision de Hacienda de Paris, fecha 27 de Abril de 1866.....		49,319 97	4.548,821 10
			4.548,821 10

HABER.

7. Sus entregas al Ministerio de Fomento		119,000 00	
8. Su entrega en acciones.	39,800 00		
Acciones que entregará	16,721 88	56,521 88	
9. Certificados de acciones que entregó en la época del Imperio.....		1.009,300 00	
10. Devolucion que hizo el Sr. Barron á los franceses.....		123,498 74	1.308,320 62
Saldo á cargo del concesionario y de la Compañía.....$			3.240,500 48

NOTAS ACLARATORIAS.

1. Al Sr. Escandon se le entregaron $2.000,000 en bonos de las clases, series y números que se especifican en el reglamento de 5 de Abril de 1861; pero de esta cantidad devolvió á la Tesorería general de la Nacion $1.628,185 43 cs., segun aparece de la póliza núm. 14,647 de 30 de Junio de 1870; por consiguiente, sólo hizo efectivos $371,814 57 cs., que son los que se le cargan.

2. La póliza núm. 14,636 de 30 de Junio de 1870, pág. 140 del informe y liquidacion de 24 de Setiembre de ese año, contiene el pormenor de esta partida.

3. Póliza núm. 14,637 de 30 de Junio de 1870, pág. 141 de dicho informe.

4. Documento núm. 34 del informe de 24 de Setiembre de 1870, página 144.

5. Idem núm. 37 del mismo, pág. 155.

6. Esta partida está comprendida en el comprobante núm. 34, página 144 del informe de 24 de Setiembre de 1870, y pormenor E, página 151.

7. Esta cantidad está ratificada por la Compañía en las observaciones que hizo al informe citado.

8. Las acciones que faltan para el completo de esta suma, se recabarán de la Compañía ó se exigirá su importe.

9. En esta suma está comprendido un certificado de $200,000 que la Compañía manifiesta no habérsele pagado en Paris.

Si la Compañía devuelve el libramiento y retira su certificado, ninguna alteracion sufrirá el saldo que arroja esta liquidacion; pero si no lo retira y sólo devuelve el libramiento, entónces disminuirá en $200,000.

10. La devolucion de que esta partida hace mérito consta en un certificado de la Intendencia francesa, acompañado en copia á las observaciones de la Compañía que obran en el Ministerio de Fomento.

México, Febrero 21 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—Al márgen: *J. E. Perez.*

Documento número 20.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—Por la Secretaría de Hacienda y Crédito público se me ha comunicado, con fecha 29 de Febrero, la siguiente suprema órden:

«La Secretaría de Fomento, en nota de ayer, me dice:—«Segun la liquidacion formada por la Tesorería general á la Empresa del Ferrocarril Mexicano, resulta á cargo de ésta un saldo de tres millones doscientos cuarenta mil quinientos pesos cuarenta y ocho centavos.—Lo que por acuerdo del C. Presidente tengo la honra de comunicar á vd. para los fines consiguientes.»—Y lo trascribo á vd. para que proceda á hacer el cobro del saldo que resulta á favor del Erario, de conformidad con lo acordado por el mismo Presidente.»

Comunícolo á vd. para que lo ponga en conocimiento de los directores de la Compañía, á fin de que verifiquen el pago en esta oficina dentro del presente mes, bajo el concepto de que, si no lo verifican, se procederá á lo que hubiere lugar.

Independencia y Libertad. México, Marzo 2 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—C. Manuel Gamboa, agente principal de la Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Presente.

Documento número 21.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—El agente principal de la Compañía del ferrocarril de Veracruz á México me dice, con fecha 7 del actual, lo siguiente:

«El dia 4 llegó á mis manos el oficio de vd. fechado el 2 del corriente, en que se sirve insertar el que con fecha 20 de Febrero último pasó á vd. la Secretaría de Hacienda y Crédito público, por el cual se dan á vd. instrucciones para cobrar á esta Empresa el saldo que resulta á favor del Erario, en la cuenta que la oficina del digno cargo de vd. ha formado á esta misma Empresa, concluyendo vd. por fijar el resto del presente mes para que se verifique el pago, en el concepto que de no

hacerlo, procederá esta oficina á lo que hubiere lugar.—En debida contestacion inserto á vd. lo que sobre este negocio digo al Ministro de Fomento:—C. Ministro: El 4 de este mes recibí la comunicacion de ese Ministerio fecha 1º, con la que remite copia del oficio que dirigió á la Tesorería general de la Nacion, de 15 de Febrero último, fijando bases para que esa oficina formase nueva cuenta entre el Erario y el primitivo concesionario y la Compañía, la que se sirvió vd. remitirme con su oficio de 28 de Febrero próximo pasado.—Quizá por la falta de la comprobacion de hechos que deben rectificar las operaciones que anteriormente habia practicado la Tesorería, ha seguido el Supremo Gobierno el parecer de esa oficina en la mayor parte de los puntos de la cuenta, como son los relativos al abono de réditos, al cargo de lo que se dice suministrado por los franceses y á otros semejantes. Tanto el anterior concesionario como la Compañía, tienen la profunda conviccion de la justicia que han sostenido en las diversas observaciones que precedentemente se han dirigido á ese Ministerio del digno cargo de vd., y no pueden, sin comprometer los intereses de la Empresa, aceptar la cuenta de la Tesorería y reconocer el saldo que presenta.—La discusion razonada ante los tribunales de los puntos de diferencia, ofrecerá la oportunidad de producir todos los justificantes y presentar todas las pruebas que respectivamente importe á las partes hacer valer, para que aprecien los derechos del primitivo concesionario y de la Compañía, única manera de llegar á una liquidacion final y justa.—Tanto por el art. 42 del decreto de 5 de Abril de 1861, como por el convenio tenido en el Ministerio de Hacienda en 24 de Diciembre de 1867 por el representante de D. Antonio Escandon, deben someterse á la decision de árbitros las cuestiones que ofrezca la liquidacion en el período corrido de Abril de 1861 hasta 31 de Diciembre de 1864, y á su vez de las relativas al período siguiente; desde esta última fecha hasta 27 de Noviembre de 1867 deben conocer los tribunales competentes, ante los que responderá esta Empresa á las reclamaciones que entable el Supremo Gobierno.—Así por la parte del primitivo concesionario, con cuyo representante en esta capital ha contado esta Empresa, como por lo que

respecta á esta Compañía, manifiesto á vd. que no reconocen ni pueden estar conformes con la cuenta que con fecha 21 de Febrero último ha formado la Tesorería general, pues léjos de deber la suma que como saldo acreedor figura en ella, tienen la persuasion de que el Erario nacional les es deudor de algunas sumas.—Es llegado, pues, el caso de que los árbitros y los tribunales conozcan respectivamente de este negocio, y en consecuencia, suplico al C. Presidente, por el digno conducto de vd., que se sirva proceder á nombrar el árbitro por parte del Supremo Gobierno, y que pase al conocimiento de los tribunales lo que de la cuenta se refiere á esta Compañía, la que contestará ante ellos á las reclamaciones del Gobierno.»

Trasládolo á vd. para su superior conocimiento y con el fin de que se sirva resolver si esta oficina debe suspender sus procedimientos, sin embargo de no estar conforme con el paso que se propone de someter el negocio á árbitros, puesto que el art. 42 del decreto de 5 de Abril de 1861 establece este procedimiento para el caso de que se suscitara alguna duda en su ejecucion, pero de ninguna manera respecto de la liquidacion de cuentas.

Independencia y Libertad. México, Marzo 12 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—C. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Documento número 22.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—Por el Ministerio de Hacienda y Crédito público se me ha comunicado, con fecha 19 del actual, la siguiente suprema órden:

«El C. Ministro de Fomento, en oficio de ayer, me dice lo que copio: —«En una exposicion que la Empresa del Ferrocarril Mexicano ha dirigido al Gobierno con fecha 17 del que cursa, manifiesta entre otras cosas, que la Tesorería general le exige que entere en dinero efectivo la suma de que resulta deudora á la Nacion, conforme á la liquidacion últimamente formada por aquella oficina.—El C. Presidente se ha servido acordar diga á vd., que la referida suma debe ser cubierta, descon-

tándose proporcionalmente de la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales que la Empresa tiene asignada por la ley, ó en acciones del ferrocarril, segun corresponda la deuda al veinte ó al quince por ciento.—En el caso de que la Empresa no esté conforme con la cuenta que se le ha formado, puede hacer valer sus derechos ante los tribunales correspondientes, de la manera que juzgue conveniente, pues nunca ha podido ser la mira del Gobierno el privar á la Empresa de los que las leyes le conceden.»—Lo traslado á vd. para su cumplimiento.»

Y lo trascribo á vd. manifestándole, para gobierno de la Compañía, que la cantidad de que se trata y que asciende á 3.240,500 pesos 48 centavos, procede exclusivamente del veinte por ciento, razon por la cual esta oficina procederá en su oportunidad á hacer la deduccion que corresponde sobre los 560,000 pesos anuales de la subvencion, conforme está resuelto.

Independencia y Libertad. México, Marzo 23 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—C. José I. Martinez, agente principal de la Compañía del Ferrocarril Mexicano.—Presente.

Documento número 23.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 1ª—El C. José Ignacio Martinez, agente principal de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, en oficio de 30 de Marzo próximo pasado, me dice lo que copio:

«Se ha recibido en esta Direccion el oficio de esa Tesorería, en que se sirve vd. trascribir la órden del Ministerio de Hacienda, en que previene, como era de justicia, se suspenda todo cobro miéntras esté pendiente la liquidacion, y que lo que alcance el Supremo Gobierno se cobre en acciones ó en amortizacion proporcional de la subvencion.—En la misma comunicacion se dice que no siendo la mira del Gobierno privar á la Compañía de ninguno de sus derechos, no estando conforme con la cuenta que se le ha formado, puede hacerlos valer ante los tribunales correspondientes de la manera que juzgue conveniente.—En cumplimiento de este acuerdo, la Compañía ocurre á los tribunales so-

metiendo á su resolucion las diferencias ó dudas suscitadas con motivo de la referida cuenta, y queda entendida como lo estaba ya por el convenio de 24 de Diciembre de 1867, celebrado con el Sr. Kirkpatrick, agente principal de esta Compañía, en el modo de pago si alguna responsabilidad le resultare á la misma.»

Y lo trascribo á vd. para que se sirva determinar lo que corresponda, llamando su respetable atencion respecto á que ni en la suprema órden referente ni por parte de esta Tesorería, se ha indicado algo siquiera relativamente á la suspension del cobro, como expresa el primer párrafo de la comunicacion inserta; y en cuanto al convenio de 24 de Diciembre de 1867, que se invoca en el segundo, siempre ha sostenido la oficina de mi cargo en todos sus informes, que no tiene validez alguna por las consideraciones que en ellos he expuesto.

Independencia y Libertad. México, Abril 3 de 1872.— C. Ministro de Hacienda y Crédito público.— Presente.

Documento número 24.

Tesorería general de la Federacion.— Seccion 2ª— Mesa 2ª— Núm. 1217.— Informa lo conducente respecto de las cuestiones pendientes con el ferrocarril de Veracruz á México.— Con todo detenimiento se ha impuesto esta oficina de la órden de vd. fecha 31 de Enero último, núm. 2351, de la seccion 2ª, en que se sirve prevenirme que le remita copia autorizada de la liquidacion que se formó al Ferrocarril Mexicano en 21 de Febrero de 1872, y se acompañen á la vez en forma de apéndice los nuevos documentos y resoluciones que despues de esa fecha se hayan recibido, sacando el resultado numérico que deben producir.

Posteriormente se ha recibido un oficio de la Corte Suprema de Justicia, con motivo de la demanda presentada por el C. Martiniano del Pino á nombre de la Compañía del ferrocarril mencionado, pidiendo instrucciones para defender los intereses fiscales, al mismo tiempo que los antecedentes que se tengan, entre los cuales figuran dos cuadernos que se han publicado.

Tratando las dos comunicaciones á que vengo refiriéndome de un mismo asunto, y habiéndose agotado los cuadernos impresos, parece indeclinable la necesidad en que se pone á la oficina de presentar, con la aprobacion de las piezas justificativas correspondientes, no solamente los hechos ocurridos en todo el período corrido desde el punto que sirve de partida á las operaciones entre la Compañía del Ferrocarril Mexicano y el Erario federal, sino los resultados aritméticos que aquellas han producido.

Siguiendo este propósito, la narracion de los hechos no se apartará nunca de la verdad, y las deducciones que en cada caso deban hacerse manifestarán claramente la solucion que les corresponda. Pasemos adelante.

La Secretaría de Hacienda y Crédito público comunicó á esta Tesorería general, con fecha 10 de Noviembre de 1869, la órden siguiente:

«Los diputados secretarios del Congreso de la Union, con fecha de ayer, han dirigido á este Ministerio el oficio siguiente:

«El soberano Congreso de la Union, en sesion de hoy, ha aprobado las siguientes proposiciones:

«1ª El Ministro de Hacienda, en el término de ocho dias, remitirá al Congreso copia de las liquidaciones que ha debido practicar con D. Antonio Escandon y la Compañía del ferrocarril entre México y Veracruz, concernientes á las diversas sumas que hayan recibido del Erario nacional.

«2ª La primera desde 1861 hasta 1864, por el veinte y quince por ciento de derechos de mejoras materiales de ferrocarril, exportacion de caudales, etc., y la segunda por el costo del tramo de la Tejería á Paso del Macho, y demas cantidades que hubiere percibido desde 1864 hasta el 11 de Noviembre de 1868, fecha de la concesion actual.

3ª El referido Ministro informará por escrito, y en el mismo término de ocho dias, si la Compañía del ferrocarril entre México y Veracruz ha cumplido con la segunda parte del art. 19 de la concesion, que se refiere á la devolucion de los bonos y cupones que se dieron á D. Antonio Escandon en 1857.

«Lo que comunicamos á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.»

«Lo que traslado á vd. para que á la mayor brevedad posible remita el informe que se le pide.»

La Tesorería general, en cumplimiento de la órden que acaba de insertarse, produjo, en 22 de Diciembre del propio año de 1869, los informes que se le pedian, pero llena de dudas en cuanto al resultado de una liquidacion de cuentas, porque la falta de tiempo y de datos que debian reunirse de diversas oficinas, hacia indispensable aplazar para más adelante la ejecucion de un trabajo eficaz y concienzudo.

Hasta el 24 de Setiembre de 1870 no pudo presentarlo, pues fué preciso reunir, por medio de diligentes pesquisas, todos los antecedentes que le sirven de fundamento, y de los cuales conviene dar en este lugar un breve extracto.

La concesion primitiva del ferrocarril de que se viene hablando, fué expedida por el gobierno del general Comonfort el dia 31 de Agosto de 1857, y es de la que se derivan las obligaciones y derechos que competen respectivamente á las dos partes contratantes, en lo que no ha sido derogada ó modificada.

Esta concesion impuso al Gobierno la obligacion de emitir un fondo de ocho millones de pesos en bonos que se llamaron de «construccion del ferrocarril,» y la Empresa concesionaria lo recibió con el carácter de subvencion, conforme expresa el art. 19, que dice lo siguiente:

«Para auxiliar el Supremo Gobierno la construccion del tramo á que se refiere el art. 17, se creará un fondo consolidado de deuda pública del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos que se denominarán: «Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México.» Este fondo ganará el rédito de cinco por ciento anual, y el capital será pagado en el espacio de cincuenta años, amortizándose cada año un dos por ciento. Los bonos de este nuevo fondo se entregarán á D. Antonio Escandon, como propietario del privilegio.»

Ahora bien; fuera de esta obligacion, la más resaltante del decreto de 31 de Agosto de 1857, las demas estipulaciones fueron las siguientes:

Por el art. 6º se concedió que pudiesen importarse libres de derechos los materiales, enseres y todo lo necesario para la construccion del camino.

En el art. 7º se estipuló que la Empresa podria exportar libres de derechos las cantidades necesarias para la compra de materiales, y además quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años.

Por el art. 17 se obligó el empresario á que dentro del plazo de seis años estarian en uso para el público treinta leguas á lo ménos de la ruta general, de las cuales 25 partirian del puerto de Veracruz y las otras cinco de esta capital para el puerto. La falta de cumplimiento hacia incurrir al empresario en una multa de ciento cincuenta mil pesos.

El art. 20 consignó al empresario el diez por ciento de mejoras materiales para el pago de réditos del fondo de ocho millones y amortizacion del capital, imponiéndosele en el artículo siguiente, el 21, la obligacion de liquidar cada seis meses con el Ministerio de Fomento. Si de esta liquidacion resultaba que la Empresa habia recibido más de lo necesario para el pago de réditos y dos por ciento de amortizacion de capital, devolveria el excedente; y si por el contrario lo percibido no cubria aquellas obligaciones, el Ministerio completaria el pago, tomando lo que correspondiera de cualquiera otra renta nacional que se conviniera al efecto.

Por el art. 22 se obligó el empresario á entregar en la Tesorería general, en cambio del fondo de ocho millones de que se ha hecho mencion, una suma igual en títulos de la deuda interior, dentro de estos plazos: tres millones en todo el año de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes, liquidándose los réditos que causaran hasta la fecha en que la Compañía recibiera los nuevos bonos.

Por el art. 23, además de la multa de ciento cincuenta mil pesos señalada en el art. 17, si no cumplia la Empresa con la obligacion de construir treinta leguas del camino, y con la entrega de títulos de la deuda interior en cambio de los «bonos de construccion,» deberia perder el privilegio y el fondo especial consignado al pago de réditos y amortizacion de capital.

Conforme al art. 28, el Gobierno percibirá el veinte por ciento de utilidades, teniéndose por tales el sobrante que resultara, cubiertos los gastos generales de conservacion y locomocion, y el rédito de seis por ciento sobre los capitales invertidos en el ferrocarril.

La concesion caducaba, segun el art. 33, por enajenarla ó cederla en todo ó en parte, sin conocimiento del Gobierno, y la caducidad producia la pérdida del fondo destinado al pago de réditos y la aplicacion de la multa.

Por el artículo 36 la Empresa se obligaba á construir en esta capital una penitenciaría y una casa de inválidos, cuyo costo no bajaria de un millon de pesos. Durante el plazo de seis años, dentro del cual se concluirian estas obras, se destinaba á su auxilio el sobrante del fondo de minería, despues de cubierto el rédito de tres por ciento sobre los capitales á que estaba hipotecado, la asignacion del colegio y los gastos de la oficina del ramo. Si al terminar los seis años no habia concluido la construccion de los expresados edificios, el Gobierno mandaria apreciar, conforme al art. 37, la parte que faltare, y el empresario la cubriria, así como una multa de cincuenta mil pesos.

Tal es la parte esencial del privilegio, que al fin de este informe se hallará con el número 1, en lo que se refiere á los auxilios del Erario y á las obligaciones impuestas al concesionario.

*
* *

Del 13 de Octubre de 1857 al 25 de Febrero de 1858, le fueron entregados á D. Antonio Escandon, por la Tesorería general, los ocho millones de pesos en «bonos de construccion del ferrocarril;» así es que esta última fecha debia servir de límite para liquidar los intereses de los títulos de la deuda interior, que, como se ha visto, estaba obligado á entregar á la misma oficina.

La época en que tenian lugar estas operaciones facilitaba el arreglo de toda clase de negocios con el Gobierno, porque á las penurias del Erario se agregaban las agitaciones políticas en que vivió aquella ad-

ministracion, y que dieron por resultado su caida. Sin pretensiones de mezclar en este informe los rasgos característicos de esos tiempos, es ineludible la necesidad de tocarlos, porque sirve su recuerdo para fijar con toda exactitud los hechos.

El Sr. Escandon tenia, ya se ha repetido, la obligacion de entregar en títulos de la deuda interior, ocho millones de pesos, computándose los intereses hasta el dia en que recibiera los nuevos bonos segun el artículo 22 de la concesion; pero no fué preciso ajustarse á esta regla, porque despues de haber entregado en diversas clases de créditos quinientos dos mil un pesos treinta y tres centavos, liquidados el 23 de Octubre de 1857, celebró diversos contratos con la Secretaría de Hacienda el Sr. Luis S. Hargous, y por este medio se dió por cumplida la responsiva del Sr. Escandon, cancelándose la escritura respectiva. En lugar de amortizarse sobre la indicada suma el resto de siete millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, se dió por pagada con el producto de dos contratos que se acompañan con el número 2.

No cabe, por lo expuesto, duda alguna en que Escandon llenó el compromiso que contrajo.

Corrian entretanto los plazos estipulados, cuando el concesionario, aprovechándose del entusiasmo que favorecia y favoreció siempre la construccion del ferrocarril de que se trata, ocurrió al Gobierno establecido en esta capital despues del pronunciamiento de Tacubaya, verificado el 17 de Diciembre de 1857. Exponiendo diversas causas que entorpecian la formacion de una Compañía en Europa, capaz de dar cima á la obra, obtuvo en el privilegio que le servia de base, diversas modificaciones que fueron desde luego reducidas á escritura pública (Documento número 3), con la promesa de darles la forma de ley si más adelante así se necesitaba.

En lugar del 20 por ciento de utilidades que debia percibir el Gobierno conforme al art. 23 del decreto de concesion, la Empresa se obligaba á entregar, segun el nuevo convenio, seis mil acciones, ó sea la representacion de seiscientos mil pesos, en la Compañía que se formara.

El concesionario quedaba exonerado de la obligacion de construir la penitenciaría y casa de inválidos á que se refiere el art. 36; pero se comprometia á anticipar al Ministerio de Fomento las cantidades que se necesitaran para levantar en la Plaza de Armas de México un monumento á la independencia. Tambien anticiparia quince mil pesos anuales para la Escuela de Agricultura, por mensualidades que se contarian desde 15 de Enero de 1860 en adelante; todo esto en el concepto de que el Gobierno emitiera un papel especial admisible en el pago del derecho de mejoras materiales que se cobraba en las aduanas marítimas, conforme al arancel de 31 de Enero de 1856, y mediante que fuera positivamente admitido.

De la parte de terrenos baldíos que el Gobierno establecido en México (habia entónces otro en Veracruz) se reservó en los contratos de apeo y deslinde celebrados con la casa de los Sres. Jecker y Cª y otros, quedó aplicada á la Empresa del ferrocarril una mitad, y se le ofreció que si en el plazo de cuatro meses no colocaba el número de acciones que requeria la importancia y magnitud de las obras que iban á emprenderse, se adoptarian en un decreto otros arbitrios sobre los fondos municipales de las ciudades de México y Puebla, establecimiento de Minería y Academia de San Cárlos: sin embargo, ninguna de las estipulaciones que se han mencionado llegó á tener efecto. Ni se emitió el papel para el pago del derecho de mejoras materiales, ni llegaron á sancionarse mediante un decreto, porque el memorable hecho de armas de Calpulalpam derrocó la administracion que las habia pactado.

***

El triunfo de Calpulalpam abrió al Gobierno del Sr. Juarez las puertas de la capital de la República, siendo uno de los primeros negocios de que se ocupó el del ferrocarril de Veracruz á México. El concesionario volvió á insistir en la necesidad de que se modificara el decreto de 31 de Agosto de 1857, y halló tan felices disposiciones en el Sr. D. Ignacio Ramirez, Secretario de Fomento, que obtuvo cuanto pretendió,

segun es de verse en los documentos que se acompañan con los números 4, 5 y 6, y son los decretos de 5 y 8 de Abril de 1861, y el reglamento del primero de éstos que lleva la misma fecha.

Pocos artículos de la concesion no fueron reformados, contándose entre los que no se alteraron el que creó el fondo de ocho millones de pesos para auxiliar las obras del camino.

No hay para qué ocuparse aquí de aquellas estipulaciones que se refieren al trazo de la via, á la ocupacion de terrenos y otras que en nada afectan á las obligaciones y derechos de donde derivarse deben los resultados aritméticos, y por eso parece necesario solamente mencionar unas y otros en el órden que corresponde.

Por el art. 7º se permitió al empresario la libre exportacion de quinientos sesenta mil pesos anuales, durante veinticinco años.

Por el 12 se le prohibió hipotecar á un Gobierno extranjero los tramos que fuera construyendo, y aun el privilegio mismo, sin consentimiento del Gobierno.

Por el 16 se obligó á tener en explotacion, dentro del plazo perentorio de cinco años, la parte de la ruta general y el ramal necesario para unir la capital de la República con la de Puebla, sin suspender los trabajos ya comenzados de Veracruz para el interior. La falta de cumplimiento hacia incurrir al concesionario en una multa de trescientos mil pesos.

El art. 18 dejó subsistente, como ya se ha dicho, el fondo de ocho millones de pesos, con rédito de cinco por ciento al año, debiendo quedar pagado en el espacio de veinticinco años, á cuyo efecto se señaló la cantidad constante de quinientos sesenta mil pesos anuales, de la cual se tomaria en primer lugar la suma bastante para el pago de réditos, aplicándose el resto á la amortizacion del capital.

Por el art. 19 se consignó expresamente el veinte por ciento del derecho de mejoras materiales al pago de las anualidades á que acaba de hacerse referencia.

En el art. 20 se determinó que el expresado derecho fuera pagado con un papel público que emitió el Ministerio de Fomento, de acuerdo

con las bases contenidas en el reglamento de que ya se ha hecho mérito, liquidándose conforme á éste, en cada semestre, la cuenta del concesionario, quien se obligaba á ministrar al referido Ministerio veinte mil pesos mensuales para otras atenciones de su institucion.

En el art. 24 se le impuso al concesionario la obligacion de comenzar, cuando más tarde á los dos meses, las obras á que se contrae el art. 16, manteniendo durante la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no bajara de cuatrocientos, y en la de aguas el necesario para las obras de reparacion y conservacion.

En el art. 38 se declaró que el concesionario se daba por pagado de los réditos del fondo de ocho millones, vencidos hasta fin de Febrero de 1861, con las cantidades que habia percibido, inclusive el sobrante del fondo de minería. Con este motivo, debieron cortarse de los bonos los cupones correspondientes, y entregarlos á la Tesorería general ó al representante de la República en Paris ó Lóndres, dentro del plazo de seis meses. El mismo artículo señaló el de cinco años para la entrega de cuatro millones de pesos en títulos de la deuda interior, que en concepto del legislador faltaban para completo de los ocho millones que se obligó el Sr. Escandon á entregar en cambio del fondo de que ya estaba en posesion.

El art. 40 suspendió por cinco años el derecho de amortizacion de la deuda interior que se cobraba en las aduanas marítimas, y previno que en su lugar y de acuerdo con el decreto ántes citado de 8 del propio mes de Abril de 1861, se exigiera el quince por ciento sobre los derechos de importacion, pagadero precisamente en acciones del ferrocarril. Este fué un nuevo recurso para el concesionario.

El art. 47 confirmó la cesion de terrenos baldíos acordada en las modificaciones estipuladas con el Gobierno del general Miramon, y de las cuales se ha dado ya una idea.

Los pormenores que preceden demuestran que la concesion de 31 de Agosto de 1857 quedó nulificada por la de 5 de Abril de 1861, siendo ésta por consiguiente la que desde esa fecha fijó las obligaciones de cada una de las partes contratantes. Solamente dos cosas quedaron pendien-

tes: la amortizacion de los cupones y de los títulos de la deuda interior, importantes cuatro millones de pesos, que D. Antonio Escandon debia entregar en el plazo de cinco años.

***

Reformado así el privilegio primitivo, no parecerá inoportuno examinar cuáles fueron los resultados que produjo la nueva concesion. Dándose por recibido el concesionario de los réditos vencidos hasta fin de Febrero de 1861, las obligaciones contraidas y lo recibido por él hasta el 5 de Abril de 1861, quedó borrado de las estipulaciones convenidas, y excluido de toda liquidacion de cuentas y de cualquier género de observaciones posteriores.

Los réditos de ocho millones en tres años y medio, trascurridos desde 1º de Setiembre de 1857 hasta fin de Febrero de 1861, ascendian á la suma de un millon cuatrocientos mil pesos, y para compensarlos se condonó la obligacion de gastar un millon en la penitenciaría y casa de inválidos, haciendo punto omiso de la suma de seiscientos mil pesos aceptada por el Gobierno de Miramon en cambio del veinte por ciento de utilidades. Agréguese á esto lo que recibió el concesionario de distintas procedencias sin habérsele hecho cargo alguno, y lo que importan los terrenos baldíos que le fueron cedidos, segun expresa el documento número 7, y se verá que hubo cierta prodigalidad en provecho de la Empresa.

El Sr. Escandon no debia, cuando se expidió el decreto de 5 de Abril de 1861, cuatro millones de pesos, como se dijo en el art. 38, sino siete millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, porque en cuenta de su obligacion de entregar ocho millones de pesos en títulos de la deuda interior, solamente se habian recibido quinientos dos mil un pesos treinta y tres centavos. Hasta el 22 de Octubre del mismo año de 1861 fué cuando la Tesorería general corrió en sus libros asientos que dieron por resultado la amortizacion de un crédito de D. Luis S. Hargous, compensando su

importe de trescientos mil pesos con tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos de aquella procedencia. (Documento número 2.)

Quedaba entónces el saldo de cuatro millones de pesos referido en el art. 38, y no fué necesario hacer uso del plazo señalado para extinguirlo, porque apénas comenzaba á correr, cuando los acontecimientos políticos vinieron á impedir en todos sentidos la ejecucion de cuanto estaba estipulado.

No hay datos para asegurar que el concesionario comenzara los trabajos á los dos meses de expedido el decreto de 5 de Abril de 1861; pero sí existe el antecedente de que organizó en esta capital una sociedad que expidió un programa convocando accionistas para los tramos de México á Puebla y de Veracruz á Orizaba.

Atendiendo á los sucesos que tuvieron lugar despues de esa fecha, bien puede afirmarse que nada se formalizó, por causa de fuerza mayor. En Julio de ese mismo año se suspendió el pago de la deuda convencionada; en Octubre se firmó en Lóndres el tratado tripartito, y en Diciembre tuvo la República la desgracia de ver invadido por las fuerzas españolas el primer puerto del Golfo; á poco llegaron las inglesas, y más tarde las francesas.

¿Qué pudo haberse avanzado en las obras del ferrocarril ante estos acontecimientos? Nada seguramente.

Aunque la suspension de pagos exceptuó la asignacion del ferrocarril, más adelante se verá que esto no dió el resultado á que se aspiraba.

Del 21 de Mayo de 1861 al 6 de Octubre de 1862, recibió D. Antonio Escandon, en virtud del art. 20 del decreto de 5 de Abril tantas veces citado, las siguientes cantidades en bonos admisibles en el pago del veinte por ciento de mejoras materiales:

1861.	Mayo 21	$ 1.830,000 00
,,	Noviembre 16	20,000 00
,,	Diciembre 10	3,000 00
	Al frente	1.853,000 00

	Del frente	1.853,000 00
1861.	Diciembre 18	50,000 00
1862.	Setiembre 20	42,000 00
,,	Octubre 6	55,000 00
	Total	$ 2.000,000 00

Entregados ya estos valores, propuso la casa de los Sres. Labadie y Cª á la Secretaría de Hacienda (Documento núm. 2), dar á la Tesorería general una escritura del Sr. Luis S. Hargous, importante doscientos noventa y cinco mil pesos y quince mil en efectivo, por los cuatro millones de pesos que en títulos de la deuda interior estaba debiendo el Sr. Escandon; y á esta propuesta se contestó aceptando la escritura y veinte mil pesos, en lugar de los quince mil ofrecidos. Hechas desde luego las operaciones consiguientes, quedó cancelada la responsiva de los ocho millones exigida por la concesion de 31 de Agosto de 1857, y saldado el adeudo mencionado en el art. 38 de la de 5 de Abril de 1861. (Documento núm. 8.)

En cuanto á los suplementos ó ministraciones á que se refiere el artículo 20, el Sr. Escandon entregó á la Secretaría de Fomento las siguientes cantidades, que constituyen una parte del crédito de su cuenta, y cuya totalidad se le abona en el lugar correspondiente:

1861.	Setiembre 6.—Entregó á la Secretaría de Fomento	$ 5,000 00
,,	Diciembre 10.—Idem á la Direccion del camino de Perote	2,000 00
,,	Diciembre 18.—Idem á la Tesorería general, segun certificado de entero número 657	40,000 00
,,	Diciembre 26.—Idem á la misma oficina, segun certificado núm. 680	5,000 00
	A la vuelta	52,000 00

	De la vuelta.....	52,000 00
1862.	Enero 31.—Entregó á la Direccion del camino de Perote.....	2,000 00
,,	Mayo 10.—Idem á la Tesorería general, segun certificado de entero expedido con el núm. 1,457.....	15,000 00
1863.	Febrero 12.—Idem á dicha oficina.....	50,000 00
	Total recibido del concesionario.....$	119,000 00

Y respecto del decreto de 8 del mismo mes y año, que ordenó se admitiera el quince por ciento de los derechos de importacion en acciones del ferrocarril, comenzó á observarse desde luego, no habiendo producido, miéntras estuvo en vigor, más de la suma de cincuenta y seis mil quinientos veintiun pesos ochenta y ocho centavos, que más adelante figurarán en el resúmen numérico á que se encamina la exposicion de estos pormenores.

***

A la llegada del grueso del ejército frances, se hizo en Orizaba un contrato entre el general en jefe y el Sr. Escandon el dia 23 de Diciembre de 1862, obligándose éste á construir desde luego un ferrocarril entre Tejería y el Chiquihuite, mediante los adelantos de dinero que se le harian. Bajo estos auspicios se construyó el tramo de Tejería á la Soledad (26½ kilómetros); y por otro contrato de 8 de Setiembre de 1863, protocolizado en la Cancillería de la Legacion francesa, del cual se acompaña copia con la traduccion correspondiente (documento número 9), se prolongó la via desde la Soledad hasta Paso del Macho, completándose 76 kilómetros.

Las cantidades que los franceses ministraron al Sr. Escandon en virtud de ambos contratos, ascendieron á nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos dos céntimos, segun expresa la comunicacion de la Secretaría de Fomento, que en

copia se acompaña (documento núm. 10), y para hacerle el cargo correspondiente al concesionario, se ocurrió al Colegio de Corredores de esta plaza, pidiendo el tipo de cambio á que se efectuaban las operaciones en las fechas en que el mariscal Bazaine pasó á la citada Secretaría sus cuentas.

La Junta directiva de aquel cuerpo produjo el dato pedido (documento núm. 11), y la Tesorería procedió á correr sus asientos en el sentido que se verá en la parte numérica de este informe.

Cuando el mariscal Bazaine comunicaba en 27 de Marzo de 1865 á la Secretaría de Fomento los cargos que debian hacerse al ferrocarril de Veracruz (documento núm. 10), estaba ya establecida en esta capital la administracion del archiduque Maximiliano; pero no se conocian todavía los resultados producidos por el rescripto de 26 de Enero de 1865 y sus dos anexos (documentos números 12, 13 y 14), en que se aprobaba la transaccion del ferrocarril, hecha por el Sr. Escandon y la Compañía Imperial Mexicana, reconociendo á aquel como propietario de la concesion, y asegurándole á ésta la libre exportacion de quinientos sesenta mil pesos anuales; ciento cuarenta mil cada tres meses, durante veinticinco años, para el pago de réditos y amortizacion del fondo de ocho millones emitidos en 1857, y quince por ciento adicional sobre los derechos de importacion en cambio de acciones á favor del Erario durante cinco años, contándose ambos plazos desde 1º de Enero de 1865.

Entre los numerosos expedientes que posee esta Tesorería general, no hay una sola constancia que dé á conocer cómo quedó formada la nueva Compañía; pero sí existen asentadas en sus libros las cantidades que se entregaron, tanto con aplicacion á los réditos de ocho millones, como procedentes del quince por ciento convertible en acciones. Los pormenores de estas entregas se acompañan con el núm. 15, y su totalidad figurará en el resúmen que más adelante se incluye.

Es bien sabido de todos, que debido á los auxilios que recibió la Compañía en esta época, se construyó el tramo de la Villa de Guadalupe á Apizaco: 133 kilómetros.

No parecerá ocioso que aquí se haga constar cómo se hicieron los tramos de México á Guadalupe y de Veracruz á Tejería.

Al expedirse el decreto de 31 de Agosto de 1857, estaba ya en explotacion el trayecto de esta capital á Guadalupe, construido en virtud del privilegio expedido el dia 2 de Agosto de 1855 á favor de los Sres. Mosso hermanos, quienes lo cedieron á D. Antonio Escandon, mediante arreglos particulares, en que ninguna ingerencia tuvo el Gobierno: mas en cuanto á la línea de la ciudad de Veracruz á Tejería, 15½ kilómetros, el concesionario tenia adquirida, desde que se expidió el decreto de 5 de Abril de 1861, la parte construida entre el puerto referido y el rio de San Juan, habiendo variado despues la ruta para seguir en direccion de Paso del Macho; y por eso se dijo en el art. 15 que el Sr. Escandon entregó desde el año de 1857 el precio convenido de setecientos cincuenta mil pesos, recibido en la Tesorería general.

***

Al restablecerse la República, el Gobierno se encontró frente á frente de una situacion excepcional. Desde el abandono de la ciudad de México en 31 de Mayo de 1863 hasta la vuelta de los poderes federales acaecida el 30 de Julio de 1867, habíanse consumado hechos de una trascendencia irreparable, acerca de los cuales no podian aplicarse todas las leyes conminatorias y penales que se expidieron para evitar el triunfo de la intervencion y sus consecuencias. La Empresa del ferrocarril de Veracruz se encontraba comprendida en esas leyes, como se advierte á vista de los contratos que se han mencionado en otra parte, y sin embargo no se le aplicaron; al contrario, fué indultada por el Ejecutivo en uso de facultades extraordinarias, atendiendo probablemente, como dice el decreto de 27 de Noviembre de 1867 (documento número 16), al beneficio que resultaria de concluir el camino de fierro entre Veracruz y México.

Este indulto es, con muy pocas diferencias, una copia de la concesion de 5 de Abril de 1861, pues solamente varía, como era natural, en el

señalamiento de las obras que ya estaban hechas, y en los plazos en que debian concluirse las que faltaban, dejando en pié la obligacion del Erario, de dar á la Compañía quinientos sesenta mil pesos cada año por espacio de veinticinco años, y quince por ciento adicional de los derechos de importacion en cambio de acciones. (Documento número 17.)

Aquí no se habla ya de que aquella cantidad quedaba destinada á cubrir los intereses y amortizacion del fondo de ocho millones, como se dijo en el decreto de 5 de Abril de 1861 y en el convenio de 23 de Enero de 1865, que se ha marcado con el número 13; mas es digno de notarse que la anualidad estipulada durante el período de tiempo por que se concedia, diera la suma en conjunto de $ 14.000,000, que fué la concedida en todas las otras concesiones. La forma de pago tampoco difiere de la anteriormente acordada, pues se cubriria con el derecho de mejoras materiales, como estaba estipulado en el art. 20 del decreto de Abril 5 de 1861.

En esta vez se le impuso á la Compañía una nueva obligacion; la de demoler los arcos que servian de acueducto desde San Fernando hasta la antigua garita de San Cosme, haciendo suyos, segun el art. 41 del decreto de 27 de Noviembre tantas veces citado, los materiales de la demolicion, y poniendo tubos de hierro.

Los contratos primitivos de 31 de Agosto de 1856, 5 de Abril de 1861, y las modificaciones hechas por el Imperio, todo quedó refundido, segun se ha visto, en el decreto de 27 de Noviembre de 1867.

Comenzaba éste á tener ejecucion, cuando la Cámara de diputados trató de modificarlo, suspendiendo por esta causa sus efectos hasta la promulgacion de la ley de 11 de Noviembre de 1868, en que se le hicieron varias adiciones sustanciales. (Documento número 18.)

Quedó, sin embargo, subsistente la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales por veinticinco años, sin causa de réditos, y obligada la Compañía á devolver á la Tesorería general, en el plazo de ocho meses, los bonos y cupones de réditos que por el fondo de ocho millones se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al art. 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857, y que no tenian fuerza ni valor alguno. (Artículo 2º, fraccion VI.)

En la siguiente fraccion de ese mismo artículo, que es la 7ª, se comprometió el Gobierno á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se haria leal y cumplidamente, sin sujetar jamas dicha cantidad á ninguna suspension ó reduccion, etc., y para cubrir las cuatro anualidades correspondientes al plazo dentro del cual deberia quedar concluido el ferrocarril, se autorizó la emision de un papel especial, denominado «Bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» admisible en el pago de 12 por ciento de los derechos de importacion que se causaran en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan, estipulándose que la cuota indicada se fijaria posteriormente en más ó ménos del 12 por ciento, segun fuera necesario, á efecto de que quedaran completamente pagados los quinientos sesenta mil pesos anuales.

Vencidos estos cuatro años, la subvencion se pagaria por trimestres cumplidos en la Tesorería general.

Hechas las emisiones en su oportunidad, la Compañía recibió los bonos y los puso en circulacion, habiéndose amortizado todos, segun se verá por el cargo que se le hace en la parte correspondiente de este informe, donde figurarán las cantidades que las aduanas entregaron desde la promulgacion del decreto de 27 de Noviembre de 1867, hasta la ley de 11 de Noviembre de 1868.

Además de las disposiciones que se han citado, existen otras muchas del órden administrativo, expedidas tanto por las Secretarías de Fomento y Hacienda, como por la Tesorería general, siendo las de esta oficina las que se refieren á la reunion de los datos de que se sirvió para formar las dos liquidaciones publicadas con fechas 24 de Setiembre de 1870 y 21 de Febrero de 1872.

En la primera de éstas se le hicieron al ferrocarril los cargos que se han mencionado, como se verá á continuacion, agregando tres partidas importantes seiscientos veintisiete mil cuatrocientos veintitres pesos ochenta y cuatro centavos, cuyo orígen es el siguiente:

Equipamento y materiales sobrantes.....	$ 208,793 52
Libramiento de 12 de Julio de 1865 hecho por la Caja central del Imperio á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, á la órden del intendente del ejército frances, Mr. Jupeaux, fr. 1.920,413 82, al cambio de 5 20.....	369,310 35
Libramiento de fr. 211,599 85, al cambio de 5, sobre Paris, entregado segun asiento fecha 6 de Abril, del Diario de la cuenta general de la Secretaría de Hacienda, correspondiente al año de 1866.....	49,319 97
	$ 627,423 84

El propósito de presentar estas tres partidas primero que la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870, tiene por fin principal distinguirlas para referirse á ellas cuando se trate de la impugnacion que tuvieron de parte de la Compañía.

Se ha dicho en otro lugar de este informe cuáles y cuántas han sido las cantidades que la Compañía recibió en virtud de las disposiciones citadas; de consiguiente, es oportuno citar aquí la liquidacion de 24 de Setiembre de 1870:

DEBE.

En bonos de construccion del ferrocarril de Veracruz.	$ 8.000,000 00
En bonos admisibles en el pago del derecho de mejoras materiales.....	2.000,000 00
Producto del 15 por ciento adicional recibido por la Compañía en virtud del decreto de 8 de Abril de 1861.	56,521 88
Recibió el Sr. Escandon de la pagaduría del ejército frances.....	1.924,667 13
Materiales sobrantes.....	208,793 52
Suplementos hechos por el tesoro frances.....	369,310 35
Percepciones en toda la época del Imperio.....	1.995,817 52
Suplemento al Sr. Barron.....	200,000 00
A la vuelta.....	14.755,110 40

De la vuelta.....	14.755,110 40
Entregas que hicieron las aduanas en el período de 27 de Noviembre de 1867 á 11 de Noviembre de 1868...	212,842 42
Entregado al agente principal J. Allsopp en bonos de la emision para pago del primer año de subvencion.	429,915 00
Entregado en bonos de la segunda emision.....	473,285 00
Importe de lo que recibieron los agentes á consecuencia del decreto de 1º de Diciembre de 1867 para convertirse en acciones.....	945,374 09
Suma el débito.....	$16.816,526 91

HABER.

Entregó el Sr. Escandon á la Secretaría de Fomento.	$ 59,000 00
Entregó en acciones.....	36,100 00
Devolvió el Sr. Escandon en bonos del fondo de ocho millones.....	7.999,900 00
Entregó en efectivo el valor de un bono que faltaba para el completo de ocho millones.....	100 00
Devolvió en bonos del 20 por ciento de mejoras materiales.....	1.628,185 43
Se le abona á los precios de plaza el valor de los créditos que por $502,001 33, entregó en Octubre de 1857.	72,592 93
Se abona el importe de un contrato celebrado con Mr. L. S. Hargous, mediante el cual se dieron por pagados tres millones cuatrocientos noventa y siete mil novecientos noventa y ocho pesos sesenta y siete centavos, de los ocho millones que en títulos de la deuda interior estaba obligado á entregar el Sr. Escandon.....	300,000 00
Se abona al Sr. Escandon el valor de la entrega que hizo Labadie y Compañía en Mayo de 1862.....	315,000 00
Al frente.....	10.410,878 36

Del frente.....	10.410,878 36
Valor de los certificados que entregó en tiempo del Imperio, y que deben canjearse por acciones.....	1.009,300 00
Por subvencion del primer año corrido de 11 de Noviembre de 1868 á 10 de Noviembre de 1869.....	560,000 00
Por idem correspondiente al período de 11 de Noviembre de 1869 á 30 de Junio de 1870.....	355,945 20
Valor de los certificados provisionales que ha entregado desde 11 de Noviembre de 1868, y se convertirán en acciones.....	945,374 09
Suma el crédito.....	$13.281,497 65

DEMOSTRACION.

Importa el cargo.....	$16.816,526 91
Idem el haber.....	13.281,497 65
Saldo á cargo del Sr. Escandon y la Compañía.....	$ 3.535,029 26

La liquidacion cuyo resúmen acaba de presentarse, se publicó en el *Diario Oficial*, y con fecha 28 de Octubre de 1870 se le remitió al agente general de la Compañía, quien la impugnó en una larga exposicion dirigida á la Secretaría de Fomento el dia 14 de Febrero de 1871.

Rechazando las tres partidas que ántes se mencionaron, se opone á que sólo se consideren á los precios de plaza los créditos de la deuda interior que entregó el Sr. Escandon, y reclama el abono de réditos, fundándose en el art. 18 del decreto de 5 de Abril de 1861 y en una órden que no conocia la oficina al hacer su informe de 24 de Setiembre de 1870. Esta órden, copiada de los expedientes de la Secretaría de Hacienda, se acompaña con el núm. 20. Dictada con fecha 24 de Diciembre de 1867, cuando ya estaba expedido el decreto de 27 de Noviembre del mismo año que indultó á la Compañía, es para sus intereses la clave de las operaciones que se relacionan con la concesion de 5 de Abril de 1861.

El Sr. Lic. D. José M. Iglesias era entónces Ministro de Hacienda,

y con ese carácter dió instrucciones al C. Juan A. Zambrano, nombrado para liquidar á la Compañía.

Segun es de verse por la comunicacion que éste dirigió al Ministerio con fecha 15 de Abril de 1868 (documento núm. 21), la comision que tuvo no llegó á quedar totalmente desempeñada, pues la afirmacion que hace de que le faltaban datos, demuestra que no hubo resultado alguno definitivo, á pesar de lo terminante de las instrucciones contenidas en la órden citada. Se resolvió en ella que al concesionario primitivo y despues á la Compañía, se le abonaran los réditos del fondo de ocho millones, seguramente con el ánimo de dividir la liquidacion en las dos épocas que ha tenido; la primera desde 5 de Abril de 1861, en cuya fecha se consideraron cubiertos los réditos hasta fin de Febrero de ese mismo año, y la segunda desde 1º de Enero de 1865 hasta 27 de Noviembre de 1867, fecha del decreto de rehabilitacion de que ya se ha hablado.

Apoyada la Compañía en dicha órden, combatió la liquidacion de esta oficina y se opuso, como se verá en sus observaciones, á que se le hicieran todos los cargos provenientes de percepciones efectivas sin abonarle los réditos estipulados en la concesion de 5 de Abril. Ha expuesto con este motivo, que todo lo recibido tiene que aplicarse á la solucion de ese adeudo, y que el Gobierno no tiene derecho á exigirle las sumas que percibió de la intervencion francesa y del Imperio, porque los pagos que verificó aquella administracion al ferrocarril constituyen un hecho consumado.

La Tesorería general, en presencia de esta refutacion, contestó sosteniendo su primer informe en el sentido de no abonar los réditos del fondo de ocho millones; negó la validez de la órden de 24 de Diciembre de 1867, y retiró de la liquidacion las partidas que no tienen la comprobacion necesaria, como son los suplementos reembolsados al tesoro frances, los doscientos mil pesos de un libramiento á cargo de la Comision de Hacienda en Paris que no fué pagado, el valor de los materiales sobrantes del tramo de Paso del Macho, y cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos que, aparecien-

do asentados en el diario de la Secretaría de Hacienda, correspondiente al año de 1866, no constan comprobados con el recibo de la Compañía ó de su agente principal.

Las observaciones de que se viene tratando motivaron un segundo informe de esta oficina, y por consiguiente una rectificacion en la parte demostrativa.

Este informe se acompaña con el núm. 22, y el resúmen con que termina es el siguiente:

DEBE.

Venta de bonos del veinte por ciento		$ 371,814 57
Producto del quince por ciento adicional, por acciones		56,521 88
Cantidades entregadas por los franceses		1.924,667 13
Idem idem en la época del Imperio		1.946,497 55
Suplementos hechos al Sr. Barron por la Intendencia francesa		200,000 00
Libramiento á cargo de la Comision de Hacienda de París		49,319 97
		$ 4.548,821 10

HABER.

Recibido por cuenta de la Secretaría de Fomento		$ 119,000 00
Acciones recibidas	$ 39,800 00	
Idem que faltan para completo de lo que produjo el quince por ciento	16,721 88	56,521 88
Certificados de acciones que entregó en la época del Imperio		1.009,300 00
Devolucion que hizo el Sr. Barron		123,498 74
		$ 1.308,320 62

DEMOSTRACION.

Importa el débito	$ 4.548,821 10
Idem el crédito	1.308,320 62
Saldo á cargo del concesionario y la Compañía	$ 3.240,500 48

*
* *

Antes de presentar esta liquidacion á la Secretaría de Fomento se habia formado otra con fecha 30 de Agosto de 1871, de la cual no parece necesario ocuparse, porque sólo sirvió para recabar las instrucciones que constan en el documento que se agrega al fin con el núm. 23. Dice la primera de las bases de esa resolucion, que habiendo aceptado el concesionario del ferrocarril las cuentas presentadas por efecto de los contratos de 23 de Diciembre de 1862 y 8 de Setiembre de 1863 citados en otra parte de este informe, se le carguen nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un francos á que ascienden, y que esta suma la estima el Gobierno como subvencion recibida por la Empresa, debiendo figurar por lo mismo en la cuenta la partida correspondiente á los intereses producidos por aquella.

Ninguna diferencia sustancial hay entre esta resolucion y la de 24 de Diciembre de 1867.

En la segunda base se expresa que, habiendo sobrevenido en los años de 1861 y 1862, graves acontecimientos políticos que produjeron la suspension del decreto de 5 de Abril de 1861, en ese intervalo de tiempo no se hará abono alguno á la Empresa por intereses pertenecientes al fondo de ocho millones.

En esta parte no existe conformidad ni armonía con lo determinado en la órden de 24 de Diciembre de 1867.

La tercera base excluye de la cuenta los ocho millones del repetido fondo, porque los bonos de que se deriva quedaron sin valor alguno á consecuencia de los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868.

La cuarta base determina que se cargue á la Compañía lo que recibió del Imperio por amortizacion ó intereses de los ocho millones; en la quinta se fija para la liquidacion el período de 5 de Abril de 1861 á 27 de Noviembre de 1867, y por último, en la sexta y sétima se resuelven las dudas que se habian expuesto respecto de las partidas no comprobadas.

Al dar cuenta á la Secretaría de Fomento con la liquidacion de 21 de Febrero de 1872, cuyo resúmen se ha presentado ya, no se hizo abono alguno de réditos; de manera que ni se observó lo dispuesto en la órden de 24 de Diciembre de 1867, ni lo que contiene la primera de las bases á que acaba de hacerse referencia. Esa liquidacion produjo un saldo de tres millones doscientos cuarenta mil quinientos pesos á favor del Erario, que se le cobró á la Compañía con fecha 2 de Marzo de 1872 (documento número 24); pero no conformándose con ella, resolvió la Secretaría de Fomento, en órden de 23 del propio Marzo, que la Empresa podia hacer uso de sus derechos como conviniera á sus intereses.

Entónces ocurrió la Corte Suprema de Justicia demandando el pago de los réditos, la extincion de varias partidas que niega haber recibido, y pidiendo el nombramiento del árbitro que por parte del Gobierno deberia concurrir en caso de diferencia, como quedó establecido en el decreto de 5 de Abril de 1861 y en la órden de 24 de Diciembre de 1867.

El escrito de demanda y todos los incidentes que hasta la fecha han tenido lugar en aquel respetable Tribunal, se acompañan con el número 25.

Suspensa por esta causa toda gestion de cobro, dejó de pagarse la subvencion de quinientos sesenta mil pesos desde el momento en que se concluyó la amortizacion de los bonos emitidos conforme al decreto de 11 de Noviembre de 1868 para el pago de las cuatro anualidades que duró la construccion de la via y que se vencieron el 10 de Noviembre de 1872; pero esta suspension que la Tesorería quiso aprovechar para cubrir con los vencimientos futuros el saldo que habia sacado á cargo del ferrocarril, sólo subsistió hasta el 19 de Junio de 1873, en que se dictó por la Secretaría de Hacienda la órden que se acompaña con el núm. 26.

Se dice en ella que, en atencion á las dificultades que se presentan para reunir cada trimestre en la Tesorería general la cantidad de ciento cuarenta mil pesos para el pago de la subvencion, con la puntualidad que se previene en el art. 23 de las leyes de 27 de Noviembre de 1867, y 11 del mismo mes del año siguiente de 1868, y á lo gravoso que seria para el Erario la situacion de estos fondos por los altos descuentos que sufrian las operaciones de cambio sobre los puertos de ambas costas, con excepcion de Veracruz, se resolvia que desde 1º de Julio de 1873 se separara en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlan y Manzanillo, el 7 por ciento de los derechos de importacion, entregándolo por quincenas vencidas á los agentes de la compañía. Así se hizo en efecto, habiendo bastado esta asignacion para cubrir lo devengado desde 11 de Noviembre de 1872 hasta 10 de Noviembre de 1873.

Revalidada la órden de que se viene hablando para que en los propios términos se continuara el pago durante los años fiscales de 1874 á 1875, de 1875 á 1876 y de 1876 á 1877, la Compañía siguió recibiendo el producto de ese tanto por ciento, aplicándosele á las anualidades que se iban venciendo, aun cuando en el último año de los citados dejó de percibir una gran parte á causa de que las necesidades de la guerra impidieron casi en todas las aduanas hacer la separacion acordada.

El cambio político que tuvo lugar en Noviembre de 1876 dejó sin efecto las órdenes anteriores, y el ferrocarril no volvió á recibir cantidad alguna, ni en el resto del año de 1877 ni en los tres primeros trimestres del de 1878.

Aceptando la actual administracion la forma de pago señalada por la que le precedió, fué comunicada á las mismas aduanas una órden, fecha 25 de Setiembre de 1878 (documento número 27), para que desde el 1º de Octubre hasta el 31 de Diciembre de ese año entregaran el dos y medio por ciento de los derechos de importacion, y desde el 1º de Enero de 1879 el siete por ciento, señalando entre otros fundamentos lo prescrito en el art. 12 del convenio de 15 de Marzo de 1873, que no se citó en la órden de 19 de Junio de aquel año, porque todavía en esa fecha no lo aprobaba el Congreso.

Este convenio, que fué elevado al rango de ley, se acompaña con el número 28.

La Compañía, pues, recibió el referido siete por ciento hasta el 30 de Junio de 1879, en que espiró el año fiscal de 1878 á 1879, y para el siguiente obtuvo nueva órden, mediante la cual está recibiendo el cinco por ciento de los derechos de importacion de la aduana de Veracruz, y el seis por ciento de las de Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan.

Tanto por presentar los hechos sin interrupcion, como porque en el presente informe quede consignado el estado que guardan las cuentas del ferrocarril con el Erario federal, se acompaña con el número 29 un estado donde se verá lo que ha recibido la Compañía desde el 11 de Noviembre de 1868, y lo que alcanza hasta el 10 del actual.

Otro estado que lleva el número 30 expresa las acciones que se adquirieron en virtud del decreto imperial de 26 de Enero de 1865, y de los decretos de la República, fechas 8 de Abril de 1861 y 1º de Diciembre de 1867.

***

Apareceria este informe más incompleto de lo que es de esperarse por la premura con que se ha escrito, si no se consagraran algunas líneas al estudio de los puntos que motivan la controversia suscitada por la Compañía con motivo de la liquidacion anterior al 27 de Noviembre de 1867.

Dos son las partidas capitales que aquella rechaza en las exposiciones que en su lugar se han citado: lo que recibió en el período de 5 de Abril de 1861 con el carácter de subvencion, y lo que los franceses cargaron á D. Antonio Escandon por el tramo de la Tejería á Paso del Macho.

Examinando con ánimo imparcial las resoluciones de 24 de Diciembre de 1867 y la de 15 de Febrero de 1872, citadas en los números 20 y 23, no puede ménos que notarse entre ellas un completo desacuerdo, que obliga necesariamente á investigar cuál de las dos es más conforme con

la letra y el espíritu de la ley á que se refieren. Se asienta en la primera, que si de lo recibido por Escandon resultare alguna cantidad superior al importe de los réditos hasta 31 de Diciembre de 1864, en que comienza la cuenta de la Compañía inglesa, lo pagará en acciones si corresponde al quince por ciento decretado en 8 de Abril de 1871, ó con la amortizacion proporcional de la cantidad que por veinticinco años debe darse de quinientos sesenta mil pesos á la Compañía poseedora del privilegio por decreto de 27 de Noviembre de 1867, dejando á la resolucion de árbitros, de acuerdo con el decreto de 5 de Abril de 1861, las diferencias que provengan de las cantidades entregadas por la intervencion francesa, en caso de no arreglarlas particularmente entre el Gobierno y D. Antonio Escandon.

En la segunda se establece que estas cantidades se estiman como subvencion recibida por la Empresa, y que habiendo sobrevenido en los años de 1861 y 1862 graves acontecimientos políticos que produjeron la suspension del decreto de 5 de Abril de 1861, en ese intervalo de tiempo no se hará abono alguno á la Empresa por intereses pertenecientes al capital de los ocho millones de «bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México.»

¿Cuál de estas dos resoluciones debe estimarse más acertada? Seguramente la que esté más conforme con la ley de concesion. Se determinó en el art. 26 que las obligaciones contraidas por la Empresa se suspenderian en caso de fuerza mayor ó si dejaba de percibir la asignacion para el pago de capital y réditos, y las dos circunstancias tuvieron lugar, porque sobrevinieron graves acontecimientos políticos, y el concesionario no recibió del Gobierno legítimo más de trescientos setenta y un mil ochocientos catorce pesos cincuenta y siete centavos en el período de 5 de Abril de 1861 á 23 de Diciembre de 1862, en que celebró el primer contrato con los franceses.

En el art. 39 de la repetida concesion se lee lo siguiente:

«La suspension de los trabajos del camino, sin causa justa, trae consigo la suspension de pagos, tanto de réditos como de amortizacion por parte del Gobierno.»

Luego si para la suspension de los trabajos hubo causa justa, no ha podido proceder la suspension del pago.

Respecto del cargo hecho por los franceses, la Compañía se expresa así en sus observaciones de 14 de Febrero de 1871 (documento número 19):

«El Sr. Escandon ha resistido siempre reconocer y admitir los cargos formulados por los franceses en la cuenta de la construccion del camino de fierro de la Tejería á Paso del Macho. El coronel Talcott, ingeniero en jefe de la Empresa, habia trazado el camino de fierro por los terrenos más á propósito y ménos expuestos á dificultades, lo que produciria necesariamente economía en la construccion. Cuando los franceses ocuparon el Estado de Veracruz, se apoderaron del camino sin dirigirse al concesionario, sin entenderse con él, é hicieron sólo una ocupacion militar, con el fin de prolongar la via por terrenos más quebrados y difíciles, para hacerla inaccesible á las guerrillas que los combatian, á la vez que deseaban enlazarla con el camino carretero. Para alcanzar estos objetos variaron el trazo de la via de como habia sido proyectada por el ingeniero Talcott, lo que produjo una pérdida positiva en los trabajos ya hechos, que fueron abandonados, y un aumento en el costo de la nueva via que se construyó.

«Por otra parte, los trabajos hechos por los ingenieros franceses fueron ejecutados muy á la ligera y superficialmente, porque buscaban, no las condiciones de solidez en la construccion, sino la prontitud en el resultado, para poder disponer cuanto ántes del camino en beneficio de sus operaciones militares. Así es que, por ejemplo, aumentaron la inclinacion del trazo y redujeron la anchura de las excavaciones y terraplenes. En lugar de mampostería para los puentes y alcantarillas, hicieron obras de madera de poca consistencia y de ninguna duracion. No pudiendo disponer de durmientes de buena madera, por las dificultades de la guerra, emplearon madera de clase inferior, que por su poca duracion tenia que ser repuesta al poco tiempo, así como por el mismo motivo los rieles con que contaban y que colocaron en la via, eran ligeros y de poco peso, sin que pudieran soportar el de las máquinas y

wagones. Los tubos de hierro que los dichos ingenieros mandaron construir para las alcantarillas, no fueron de la capacidad suficiente para el paso de las aguas, lo que produjo el derrumbamiento de las obras ejecutadas, habiendo sido indispensable despues quitar esos tubos y sustituirlos con estructuras provisionales de madera.

«Estas y otras imperfecciones notables se encontraron en la via construida hasta Paso del Macho al ser recibida por la Compañía actual, la que ordenó su reparacion y reforma bajo condiciones de seguridad y solidez, habiendo importado esas obras de perfeccionamiento la considerable suma de $608,280 73 cs., que esta Compañía ha cargado al Sr. Escandon, por haberse obligado á entregar ese tramo de la via en buen estado.

«Desde la ruptura de las hostilidades con los franceses, tuvieron grande dificultad para encontrar operarios, porque las guerrillas atacaban y dispersaban á los ocupados en las obras del camino, habiendo sido notable, entre otros, el ataque de un campamento de trabajadores, en 30 de Abril de 1862, en que murieron treinta, otros fueron hechos prisioneros, y dispersados los demas. Estos combates se repitieron durante los años siguientes de 1863 y 1864, á causa de los que con frecuencia se suspendian las obras cada vez que se promovia alarma por la aproximacion de las guerrillas, ocasionándose la dispersion de los trabajadores.

«Para sobreponerse á estos continuos peligros, tenian necesidad los ingenieros franceses de pagar fuertes jornales, muchas veces más del duplo de lo acostumbrado, y en las cuentas que sobre esto han formado cargaron esos fuertes jornales, pretendiendo que el Sr. Escandon pasase por ellos.

«Cargaron asimismo el importe de los rieles que las autoridades francesas habian encargado á los Estados Unidos, y que sufrieron naufragio en el puerto de Veracruz, perdiéndose su valor por no haber estado asegurados.

«Fundado en estas y otras objeciones, se negó el Sr. Escandon á conformarse con la cuenta producida por los franceses, considerando que

el camino de Paso del Macho no podia tener el costo que esas cuentas le atribuian. Aun cuando las haya suscrito apremiado por las amenazas y por la autoridad del invasor, así como por la necesidad que tenia de entregar este tramo á la nueva Compañía que se formó, para lo que tuvo que satisfacer las exigencias de los franceses, esa circunstancia no puede atribuirles la exactitud de que carecen, ni puede privar al Sr. Escandon del derecho de oponerles las observaciones justas que le eximen de los cargos que contienen.»

. . . . . .

Las pruebas de estos asertos no las tiene esta oficina ni ha creido de su deber exigirlas, toda vez que no es de su competencia fallar en un asunto que se ha vuelto contencioso; pero guiada de un espíritu recto é imparcial, cree hallarse en la necesidad de señalar los puntos culminantes de la cuestion, á fin de que se resuelvan por quien corresponda.

En lo que concierne al producto del quince por ciento destinado á la adquisicion de acciones, no hay más de dos partidas en discordancia. Una, de la época en que estuvo vigente el decreto de 8 de Abril de 1861, y la otra respecto de la época del Imperio. Produjo en la primera cincuenta y seis mil quinientos veintiun pesos ochenta y ocho centavos, y no se recibieron acciones más de por treinta y nueve mil ochocientos pesos, habiendo, por consiguiente, una diferencia á cargo de Escandon de diez y seis mil setecientos veintiun pesos ochenta y ocho centavos; y en la segunda un millon nueve mil trescientos pesos, de cuya cantidad se han recibido acciones por ochocientos nueve mil trescientos pesos, estando pendiente un certificado de doscientos mil pesos, porque dice la Compañía que la órden que le fué expedida en cambio, no la pagó la Comision de Hacienda en Paris.

Para concluir, se acompaña un resúmen que expresa el resultado de las partidas de débito y crédito correspondientes al período de 5 de Abril de 1861 á 31 de Diciembre de 1864, de la responsabilidad de Escandon, formado en el sentido de la órden de 24 de Diciembre de 1867, y otro que comprende de 1º de Enero de 1865 á 11 de Noviembre de 1867, por las cantidades que recibió la actual Compañía poseedora del privilegio.

En el primero se hace el cargo íntegro que pasaron los franceses, á reserva de modificarlo si fueren de atenderse las razones que expone el responsable, no tomándolas esta oficina en consideracion desde luego porque las cuentas de que se deriva están aceptadas por el Sr. Escandon.

Dejo obsequiada con lo expuesto la órden al principio citada, y si en algun punto se quisieran otros pormenores, tendré la satisfaccion de producirlos.

Libertad en la Constitucion. México, Mayo 1º de 1880.—*J. A. Gamboa.*—Al Secretario de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Documento número 25.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 2ª—En México, á veintisiete de Octubre de mil ochocientos ochenta, reunidos en la Secretaría de Hacienda el señor secretario de este departamento por una parte, y de la otra el Sr. D. Félix Cuevas, como apoderado del albacea de la testamentaría del Sr. D. Antonio Escandon, y el Sr. D. Tomás Braniff, director de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, comisionado para este efecto por la Junta local Directiva, conforme á sus reglamentos, dijo el señor Secretario de Hacienda: que hace más de seis meses que el Ejecutivo se ha estado ocupando de examinar el negocio de la liquidacion de las cuentas entre la expresada Compañía y el Erario nacional, correspondientes al período de 1º de Marzo de 1861 al 27 de Noviembre de 1867, y que para este efecto el Sr. Presidente de la República, en union de los Sres. Secretarios de Relaciones, Gobernacion y Justicia, de Hacienda y de Fomento, ha tenido frecuentes conferencias con los representantes de la testamentaría y de la Compañía expresadas, en las que éstos han expuesto cuanto han creido conveniente para probar que la liquidacion referida produce un saldo de bastante consideracion á cargo del Erario público, en lugar de resultar á su favor, como pretende el Gobierno, habiéndose referido dichos representantes á los escritos de demanda de 30 de Marzo de 1872 y 29 de Julio de 1876, que presentó el apoderado de la Compañía á la

Corte Suprema de Justicia, reclamando el saldo á su favor de un millon seiscientos ochenta y ocho mil cuatrocientos veinticinco pesos ochenta y un centavos ($1.688,425 81) que resultaron en la liquidacion que tambien presentó: que habiendo manifestado la testamentaría y la Compañía ya mencionadas, su buena disposicion para liquidar de comun acuerdo con el Ejecutivo las cuentas referidas y terminar convencionalmente el litigio pendiente en la Corte de Justicia, habian sido examinados detenidamente todos los cargos y descargos que se hacen en la cuenta que formó la Tesorería general de la Nacion en 21 de Febrero de 1872, y teniendo ya el Ejecutivo el conocimiento perfecto del negocio, y despues de haber tenido presente el informe justificado que rindió la misma Tesorería el 1º de Mayo de 1880, era llegada la ocasion de que el mismo Ejecutivo resolviera el negocio, para que se diera por terminado al litigio pendiente en la Corte de Justicia, si la testamentaría del Sr. Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano querian someterse á esta resolucion, la que dictaba el Ejecutivo en ejercicio de las facultades que le dan la Constitucion y las leyes vigentes: que en el caso de que la testamentaría y la Compañía no estén conformes con la liquidacion que ha practicado esta Secretaría, y de que se hablará en seguida, continuará el litigio pendiente en la Corte de Justicia, y en él hará valer sus derechos el Erario nacional en el modo y términos que los comprende esta Secretaría, y para lo cual dará las instrucciones convenientes al señor Procurador general de la Nacion, con arreglo á las leyes: que el Ejecutivo no acepta las apreciaciones de la testamentaría del Sr. Escandon contra el cargo de nueve millones seiscientos ochenta y dos mil cuatrocientos noventa y un fr. (fr. 9.682,491) que suministró el tesoro frances para la construccion del tramo del ferrocarril de Tejería á Paso del Macho, porque si bien el art. 3º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, ratificado por la ley de 11 de Noviembre de 1868, dijo que la parte ya construida del ferrocarril seria propiedad inmueble exclusiva de la Compañía, este reconocimiento del dominio no embaraza el derecho para liquidar el adeudo del propietario por cantidades que hubiese recibido y de que debe producir la cuenta

respectiva; no pudiendo, por otra parte, el Gobierno prescindir de los derechos que tiene la Nacion para cargar á la Empresa todo lo que hubiese recibido del Tesoro frances y del Imperio, conforme á las constancias que existen en los libros de la Tesorería general: que sólo estima de justicia el Ejecutivo no incluir en ese cargo el importe de una multa que el jefe del ejército frances impuso al Sr. Escandon, por no haber concluido la construccion de los tramos de la via en los plazos convenidos, tanto porque esa cantidad no sirvió para la construccion del camino, como porque las autoridades de la República no pueden ser ejecutoras de penas impuestas por el jefe del ejército frances: y reduciendo el cargo legítimo de las suministraciones referidas á 5.37 francos por peso, que era el cambio corriente en aquella época, es deudora la Empresa, por este título, de un millon setecientos ochenta y cuatro mil cuatrocientos cuarenta y ocho pesos noventa y dos centavos ($1.784,448 92): que tampoco está conforme el Ejecutivo con las razones dadas por la Empresa, para pretender que se le abonen los intereses del cinco por ciento anual, sobre los ocho millones de pesos de la subvencion decretada en el tiempo corrido de 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867, porque si bien fueron estipulados esos réditos en los arts. 18 y 38 de la concesion citada de 1861, no debe considerarse subsistente esta estipulacion, sino sólo por el tiempo en que conservó el concesionario esa concesion sin modificarla ni alterarla; y como esto se verificó, por el hecho de haber celebrado con el Imperio el convenio de 23 de Enero de 1865, sólo deben abonarse los intereses hasta esa fecha; y aunque por el art. 1º de la concesion de 27 de Noviembre de 1867, ratificada por el decreto de 11 de Noviembre de 1868, se indultó á la Compañía de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado ese convenio, ese indulto, segun expresa ese artículo, se dió bajo las condiciones expresadas en la misma concesion, y en ninguna cláusula de ella se reconoce al concesionario el derecho de seguir percibiendo esos intereses despues de la fecha del convenio citado, de lo cual se deduce: que si bien revivieron por virtud del indulto los demas derechos de la Empresa consignados en la concesion de 5 de Abril de 1861, no

sucedió lo mismo con lo relativo á la percepcion de los intereses á que se contraen los artículos 18 y 38 citados; siendo de considerarse, además, que por la ley del Congreso de la Union, de 11 de Noviembre de 1868, se declaró subsistente el expresado decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones que contiene, y en ninguna de ellas se reconoció á la Empresa el derecho á los réditos posteriores á la caducidad: que el Ejecutivo insiste en cargar á la Compañía, á pesar de sus observaciones en contrario, la partida de cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos de un libramiento que expidió el Imperio á cargo de la Comision de Hacienda en Paris, con fecha 27 de Abril de 1866, pues aunque la Compañía niega haber recibido ese libramiento, y no se ha encontrado, en efecto, en la Tesorería general ningun recibo ni otro documento que acredite la entrega, esa partida está cargada en la foja 102 del Diario de la cuenta general del año de 1866, que existe en esa Tesorería: que el Ejecutivo, obrando con la debida justificacion, descuenta á la Compañía, de la partida relativa á lo entregado en la época del Imperio, el valor del libramiento de doscientos mil pesos expedido el 30 de Noviembre de 1865, á cargo de la misma Comision de Hacienda, porque la Compañía ha probado, con los protestos de falta de aceptacion y de pago, que no recibió esa suma, quedando agregados esos documentos al expediente relativo; y como ese libramiento se dió en cambio de acciones, debe reducirse en la proporcion de su importe la partida del descargo relativo á los certificados de acciones dadas en la época del Imperio: que ha estado de acuerdo la Empresa con las demas partidas cargadas por la Tesorería general y figuran en la liquidacion de que se hablará en seguida, y en la que no aparecerá el cargo de doscientos mil pesos del suplemento que hizo la Intendencia francesa al Sr. Barron, por haber comprobado la Compañía, con el recibo que expidió esa Intendencia, con fecha 31 de Agosto de 1866, que le fué devuelta íntegramente esa suma: que como resultado de las consideraciones que preceden, el Ejecutivo ha practicado, con el carácter de definitiva, la siguiente liquidacion que presenta á la testamentaría del Sr. Escandon y á la Compañía del Ferrocarril Mexicano,

para que digan si están conformes con ella; en el concepto de que el saldo de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos ($1.481,614 03) que resulta á cargo de ambos, ha de descontarse en virtud de las órdenes de esta Secretaría, de 24 de Diciembre de 1867, de lo que el Gobierno está debiendo por la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, vencida hasta el 30 de Junio de este año, porque debe considerarse reducido el monto de la subvencion decretada por la ley, en la proporcion del saldo expresado; y para este efecto deberá liquidarse lo que importa esa subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, desde el 11 de Noviembre de 1868 hasta el 30 de Junio del presente año, y deberá deducirse de él lo que la Compañía hubiese recibido por cuenta de esa subvencion, desde 27 de Noviembre de 1867, y tambien el saldo referido de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos ($1.481,614 03), quedando á favor de la misma la suma que resulte, hechas esas deducciones, del monto de la expresada subvencion.

Cuenta que forma la Secretaría de Hacienda para liquidar definitivamente los cargos y recíprocas reclamaciones del Erario nacional, con la testamentaría de D. Antonio Escandon y la Compañía del Ferrocarril Mexicano, de 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867.

	DEBE.	HABER.
Partida 1ª Por venta de bonos del 20 por ciento de mejoras materiales.....	$371,814 57	
2ª Por lo que entregó en efectivo D. Antonio Escandon al Ministerio de Fomento.....		119,000 00
3ª Por lo que recibió la Empresa en libranzas del 15 por ciento para acciones.....	56,521 88	
Al frente.....	428,336 45	119,000 00

Del frente.....		428,336 45	119,000 00
4ª Por lo que la Empresa entregó en acciones.....			39,800 00
5ª Por lo que recibió del tesoro frances para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho, fs. 9.682,491 02.			
Se deduce la multa impuesta por el jefe del ejército frances.....	100,000 00		
fs.	9.582,491 02		
Al cambio de fs. 5,37 hacen.....		$ 1.784,448 92	
6ª Por lo que recibió la Empresa en la época del Imperio.....	1.746,497 55		
Por libramiento á cargo de la Comision de Hacienda en Paris que no fué pagado.....	200,000 00	$ 1.946,497 55	
7ª Por el libramiento á cargo de la misma Comision, fecha 27 de Abril de 1866.....		49,319 97	
8ª Por los certificados de acciones que entregó en la época del Imperio.....	809,300 00		
A la vuelta.....	809,300 00	4.208,602 89	158,800 00

De la vuelta.....	809,300 00	4.208,602 89	158,800 00
Por certificado que dió la Empresa en cambio del libramiento de 30 de Noviembre de 1865, que no fué pagado.....	200,000 00		1.009,300 00
9ª Por los réditos al 5 por ciento anual sobre los $8.000,000 de la subvencion del tiempo corrido de 1º de Marzo de 1861 al 23 de Enero de 1865.....			$1.558,888 86
Saldo á cargo de la Empresa....			$1.481,614 03
Igual.....		$4.208,602 89	$4.208,602 89

El albacea del Sr. Escandon contestó: que en su concepto, el Gobierno no ha considerado debidamente los hechos y las razones que se le han expuesto, y que la mayor parte constan en las exposiciones elevadas por la Compañía al Ministerio de Fomento y en los escritos de demanda ántes citados, para no estimar como justo el cargo de lo que se dice dado por el tesoro frances para la construccion del tramo de Tejería á Paso del Macho, pues aunque en principio se sostuviera como justo, era natural deducir de él el importe del material que se perdió en un naufragio acaecido en el puerto de Veracruz y está incluido en la suma total, así como tambien los defectos de construccion, cuyas reparaciones costaron más de seiscientos mil pesos, y otros cargos indebidos que se hacen en la cuenta producida por el tesoro frances. El Sr. Braniff dijo que la Compañía no cree fundada la interpretacion que se hace para privarla del abono de los réditos causados de Enero de 1865 á Noviembre de 1868, porque si esa privacion se reputa como consecuencia de la caducidad de la concesion de Abril de 1861, el indulto que se con-

cedió en el art. 1º de la ley de 27 de Noviembre de 1867, extinguió toda pena producida por la caducidad y restableció los derechos de la Compañía al estado que tenian ántes de esa caducidad: que la Compañía ha asegurado y sostiene nuevamente que no se le entregó el libramiento de cuarenta y nueve mil trescientos diez y nueve pesos noventa y siete centavos, debiendo ser de cargo de la Tesorería probar ese hecho, puesto que ella lo afirma y lo sostiene, agregándose la observacion de que si la Comision de Hacienda en Paris respaldaba los libramientos dados en Noviembre de 1865, mayormente hizo lo mismo con los expedidos en Abril de 1866; sobre todo, si se recuerda el estado que guardaban en esa última época las relaciones políticas del Imperio con el Gobierno frances. Los Sres. Cuevas y Braniff, dijeron: que estimando las consideraciones debidas al Gobierno que ha manifestado celo y empeño por terminar el litigio provocado por la Empresa del Ferrocarril, de que conoce la Corte de Justicia, por via de transaccion y para concluir definitivamente ese litigio y todas las cuestiones relacionadas con este negocio, la testamentaría del Sr. Escandon y la Compañía aceptan la liquidacion formada por el Ejecutivo y que presenta ahora el señor Secretario de Hacienda, sin que por esto deba desconocerse el importante sacrificio que hace la Empresa reconociendo un saldo que, en su concepto, está muy léjos de deber y cuyo sacrificio se impone, porque reputa de mayor importancia la buena inteligencia y la recta proteccion y apoyo que el Gobierno dispensa á la Empresa. En virtud de esa manifestacion y despues de una ligera discusion, quedó convenido entre ambas partes lo siguiente:

1º La testamentaría del Sr. D. Antonio Escandon y la Compañía limitada del Ferrocarril Mexicano, aunque no están conformes con las operaciones hechas por el Ejecutivo en este negocio, consienten en aceptar el saldo de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos, que resulta de la liquidacion inserta en esta acta.

2º Se descuenta dicho millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos, de lo que el Erario nacional esté de-

biendo á la Empresa referida por la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, vencida y no pagada, desde 11 de Noviembre de 1868 hasta 30 de Junio del presente año, y queda expedito el derecho de la Compañía para percibir el resto de la subvencion no pagada hasta la fecha expresada. Para practicar esta deduccion se descontará del monto total de la subvencion correspondiente al tiempo de 11 de Noviembre de 1868 á 30 de Junio del presente año, lo que la Empresa ha recibido en ese período por cuenta de dicha subvencion desde 27 de Noviembre de 1867 al mismo 30 de Junio del presente año, y además el saldo de que se habla al principio de esta cláusula, y si saliere debiendo alguna cantidad por cuenta de ese saldo, lo cubrirá con la subvencion que se venza desde que esté concluida de conformidad esa liquidacion.

3º La Tesorería general devolverá desde luego á la misma Compañía el certificado de acciones que ésta dió en cambio del libramiento de 30 de Noviembre de 1865, y que está en calidad de depósito, por valor de doscientos mil pesos, y cuyo certificado queda sin valor ni efecto alguno.

4º El Ejecutivo dictará desde luego las órdenes respectivas para que se ponga en corriente el pago á favor de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, de la subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, sin que por ninguna causa sea suspendido, ni detenido en adelante ese pago en virtud de lo dispuesto en el art. 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1868 y en el 12 del convenio de 15 de Marzo de 1873, debiendo entregarse á la Compañía las sumas causadas en las respectivas aduanas, por razon de esa subvencion, desde 1º de Julio del presente año y sucesivamente en adelante.

5º Por virtud de este arreglo y por convenio último y definitivo, quedan liquidadas las cuentas del Erario nacional con la testamentaría de D. Antonio Escandon y con la Compañía limitada del Ferrocarril Mexicano, hasta 27 de Noviembre de 1867, y dicha testamentaría y Compañía quedan libres, ahora y siempre, de toda responsabilidad para con el Erario público con motivo de las concesiones otorgadas hasta esa fecha para la construccion y explotacion del ferrocarril de Ve-

racruz á México y ramal de Puebla, y de las cuentas y reclamaciones que pudiera hacer el Erario emanadas de esas concesiones, quedando igualmente libre el Erario federal de toda responsabilidad por la liquidacion de cuentas con la Empresa en el período de 1º de Marzo de 1861 á 27 de Noviembre de 1867.

6º Se comunicará á la segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia este convenio, que pone fin al litigio promovido ante ella, por la demanda de la Compañía de 30 de Marzo de 1872 y ampliacion de 29 de Julio de 1876 para los efectos legales.

7º Este convenio se reducirá á escritura pública, si así lo solicitaren las partes interesadas, cuyo costo será del cargo de quien lo pida.

En este acto se suspendió la resolucion definitiva de este negocio para dar cuenta al señor Presidente de la República. Habiéndolo tomado en consideracion el mismo señor Presidente, en junta de Ministros, y discutídolo convenientemente, se sirvió aprobar, con acuerdo unánime de los mismos señores Ministros, el convenio que precede, en virtud de estar conforme con las instrucciones acordadas de antemano por la misma junta.

Con lo que concluyó la presente acta, á la cual se agrega copia certificada por esta Secretaría del poder con el que ha justificado su personalidad el Sr. Cuevas, y fué otorgado en esta ciudad por D. Pablo Escandon y Barron, en 17 de Julio de 1880, ante el Notario D. Agustin Roldan, firmando los interesados.—*Manuel J. Toro.*—Una rúbrica.—*Thos. Braniff.*—Una rúbrica.—*F. Cuevas.*—Una rúbrica.

Es copia que certifico. México, Noviembre 12 de 1880.—*G. Olarte*, Oficial mayor segundo.

Documento número 26.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 3ª—Núm. 569.—Con fecha 15 de Enero pasado dice á esta Secretaría el C. Ministro de Fomento lo que sigue:—«Habiendo sido examinadas escrupulosamente las cuentas que en este Ministerio se

llevaron á la Empresa del Ferrocarril Mexicano en el tiempo trascurrido desde 1861 á Mayo de 1863, no se encuentra dato alguno que manifieste la entrega de ciento diez y nueve mil pesos ($119,000) que dice haber entregado de Agosto de 1861 al mismo mes de 1862. Solo constan las partidas siguientes:

1861.	Setiembre 6.—Entregó la Empresa mexicana en el Ministerio de Fomento.....$	5,000 00
,,	Diciembre 10.—A la Direccion del camino de Perote.	2,000 00
1862.	Enero 31.—Al mismo camino.....	2,000 00
1863.	Febrero 12.—A la Tesorería general.....	50,000 00
	Total.....$	59,000 00

«Tal vez los demas enteros los hizo en la Tesorería general, y esta sea la causa de que no aparezcan en los libros de este Ministerio.

«Respecto á la partida de doscientos mil pesos ($200,000) que dice la Empresa debe abonársele por no haberla recibido de la Comision de Hacienda en Paris, debe, segun la opinion de la Tesorería general, devolver el libramiento ú órden para que se pueda hacer el abono de esa suma.

«Ningun dato se ha podido encontrar en esta Secretaría para saberse con precision el costo total que tuvo el tramo de ferrocarril entre Tejería y Paso del Macho; sólo se han hallado las cuentas que el mariscal Bazaine presentó al llamado Imperio, referentes á las cantidades que el ejército frances anticipó á la Empresa, cuyas cuentas están anticipadas bajo su firma, por D. Antonio Escandon. El resúmen es el siguiente:

1862.	En seis órdenes.....fr.	5.974,690 85
1863.	En tres órdenes y una multa impuesta á la Compañía.....	3.707,800 17
	Total.....fr.	9.682,491 02

«En el oficio con que se acompañaron estas cuentas, dice el mismo mariscal que á esta cantidad deberia aumentarse lo que el Ministerio de la Guerra frances pagó á los empleados que vinieron de Europa para la Empresa; pero este aumento no consta en el expediente relativo.

«Todo lo que tengo el honor de decir á vd. en contestacion á su oficio de 27 de Diciembre próximo pasado, trascribiéndome el que con fecha 22 del mismo mes le fué dirigido á vd. por el C. Tesorero general de la Nacion.»—Y lo traslado á vd. para su conocimiento y fines consiguientes, avisándole que dentro de poco tiempo se le comunicará la resolucion respecto de los demas puntos de su consulta de 22 de Diciembre.

Independencia y Libertad. México, Abril 1º de 1870.—*Romero.*—C. Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Documento número 27.

Junta directiva del Colegio de Corredores de México.—Dada cuenta á la Junta directiva de este cuerpo con la comunicacion de vd., fecha de ayer, relativa á que se informara á vd. cuál fué el precio que guardaron los cambios sobre Paris en los meses de Diciembre de 1864 y Marzo de 1865, ha acordado se diga á vd. en contestacion, como tengo el honor de hacerlo, que en el primero de dichos meses el precio del cambio sobre Paris fué el de fr. 5.05, y en el segundo el de fr. 5.00.

Respecto al informe que pidió vd. en su nota de 7 del actual, no habia sido posible emitirlo ántes, porque faltando datos oficiales en cuanto á los certificados de alcances, fué preciso tomar informes de corredores especiales de ese ramo, los cuales no se han obtenido hasta hoy.

Independencia y Libertad. México, Abril 13 de 1870.—*I. Algara*, síndico.—*José de la Lama*, secretario.—C. Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Es copia de la original que se agregó á la póliza de hoy, núm. 14,637. México, Junio 30 de 1870.—*Espinosa*, Oficial mayor.

Documento número 28.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Segun los antecedentes que obran en esta Secretaría, en 3 de Diciembre de 1864 se hizo por el mariscal Bazaine el cargo de la suma de fr. 5.974,690 85 por cantidades ministradas á la Empresa del ferrocarril de Veracruz, y el segundo cargo que importa fr. 3.707,800 17 se hizo por el mismo mariscal en 27 de Marzo de 1865.

Lo que comunico á vd. en respuesta á su oficio relativo de 7 del actual.

Independencia y Libertad. México, Abril 11 de 1870.—*Balcárcel.* —C. Tesorero general de la Nacion.—Presente.

Es copia de la original que se agregó á la póliza de hoy, núm. 14,637. México, Junio 30 de 1870.—*Espinosa*, Oficial mayor.

Documento número 29.

El Fiscal con el carácter de Procurador general de la Nacion, dice: que el Ejecutivo de la Union ha remitido á esta Suprema Corte de Justicia copia de la liquidacion nuevamente practicada con el fin de dar término á las diferencias suscitadas con la Empresa del ferrocarril de México á Veracruz.

Examinadas las bases de la liquidacion, se encuentra ésta ejecutada dentro de los límites que la ley ha señalado al Poder Ejecutivo para la administracion de los bienes federales, y como por otra parte aparecen enteramente conformes la testamentaría de D. Antonio Escandon y el Sr. D. Tomás Braniff, representante de la Compañía del ferrocarril de México á Veracruz, resulta que dicha liquidacion ha puesto término á la demanda que se tenia entablada contra el Ejecutivo de la Union, supuesto que el actor en dicho juicio se ha segregado de toda accion, en virtud de la liquidacion final que tiene aceptada.

En tal virtud, el Fiscal, con el carácter de Procurador general de la

Nacion, suplica á la Sala que, previa la ratificacion de la conformidad de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, se sirva dar por concluido el juicio que se seguia contra el Ejecutivo de la Union.

México, Noviembre cinco de mil ochocientos ochenta.—*José Eligio Muñoz.*

México, Noviembre diez y siete de mil ochocientos ochenta.— Vista la demanda entablada por el representante de la Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano en treinta de Marzo de mil ochocientos setenta y dos, promoviendo la liquidacion de cuentas con el Erario nacional, y pidiendo, entre otras cosas, que se previniera al Ejecutivo nombrara un árbitro por su parte, para que en union del que nombrara la Empresa decidieran ambos las diferencias relativas á la liquidacion del período corrido de primero de Marzo de mil ochocientos sesenta y uno á treinta y uno de Diciembre de mil ochocientos sesenta y cuatro: Visto el auto pronunciado por esta Sala en tres de Julio de mil ochocientos setenta y seis, en el que se declaró que no debia notificarse al Ejecutivo que hiciera ese nombramiento de árbitro, y que esta Sala era la única competente para conocer de la demanda: Vista la ampliacion de esa misma demanda, de veintinueve de Julio de mil ochocientos setenta y seis, á cuyo escrito acompañó el actor la liquidacion que formó, de la cual deduce un saldo á cargo del Erario de un millon cuatrocientos ochenta y ocho mil cuatrocientos veinticinco pesos ochenta y un centavos, y de cuyo escrito y cuenta se dió traslado al Procurador general de la Nacion, para que pidiera lo conveniente: Visto el oficio dirigido á esta Sala por la Secretaría de Hacienda, con fecha veintisiete de Octubre último, en el que se inserta la liquidacion que formó esa Secretaría para dar término á este negocio, y la conformidad de los representantes de la testamentaría de D. Antonio Escandon y de la Compañía del Ferrocarril Mexicano, y el convenio sobre la manera de pagar el saldo que resultó á favor del Erario y es de un millon cuatrocientos ochenta y un mil seiscientos catorce pesos tres centavos: Visto el pedimento del C. Procurador general, en que manifiesta: que por haberse hecho la liquidacion dentro de los límites que la ley ha señalado al Po-

der Ejecutivo para la administracion de los bienes federales, se dé por concluido el presente juicio: Vista la ratificacion hecha por las partes, y la citacion que se les hizo para la resolucion definitiva de este negocio: Con fundamento de lo dispuesto en la ley primera, título primero, libro diez de la Nov. Recop., se da por terminado el presente juicio, por la expresa voluntad de las partes y á su perjuicio. Comuníquese á la Secretaría de Hacienda y hágase saber.

Así, por unanimidad de votos, lo proveyeron los CC. Presidente y Magistrados que forman la segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia de los Estados-Unidos Mexicanos, y firmaron.—*José María Bautista.*—*Manuel Contreras.*—*José Manuel Saldaña.*—Por el C. Secretario, *Agustin Peralta*, Oficial mayor.

Número 221.

Decreto de 8 de Octubre de 1870

autorizando á la Compañía que forme el C. Mariano Riva Palacio para la construccion de un ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

EL C. BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

El Congreso de la Union decreta:

Art. 1º La Compañía que el C. Mariano Riva Palacio organice, en representacion del Estado de México, queda autorizada para construir y explotar un ferrocarril de la ciudad de México á la de Toluca, con un ramal para Cuautitlan.

Art. 2º La Compañía podrá tomar por causa de utilidad pública, previa indemnizacion, los terrenos, edificios y materiales de construccion de propiedad particular que fueren necesarios para el establecimiento de la via ó de sus dependencias. Si dichos terrenos ó materiales de construccion fuesen propiedad federal, serán cedidos gratuitamente á la Empresa. Los caminos no podrán ser ocupados, sino en cuanto excedan de diez metros de ancho, quedando separados del ferrocarril por barda ó foso.

Art. 3º Los materiales y útiles de procedencia nacional ó extranjera, que á juicio del Ministerio de Fomento fuesen necesarios para la cons-

truccion, reparacion y explotacion de la via y de sus estaciones y demas dependencias, serán libres de toda contribucion ó impuesto, por espacio de cincuenta años, contados desde esta fecha, limitándose por el propio Ministerio la cantidad de dichos materiales y útiles que deba gozar de esta exencion. Durante el mismo tiempo no podrán ser gravados por contribuciones de ningun género, ni el camino, ni sus dependencias naturales, ni los capitales que en ellos se inviertan.

Art. 4º Por cada kilómetro de via férrea que construya, la Empresa tendrá derecho á percibir en dinero efectivo tres mil pesos, como subvencion del Tesoro federal, y á exportar libre de todo impuesto hasta la suma de veinte mil pesos. La subvencion en efectivo no será pagada sino despues del 1º de Enero de 1873, aun cuando se devengue ántes de aquella fecha.

Art. 5º Las obras necesarias para el establecimiento del ferrocarril y de sus estaciones y almacenes, no podrán emprenderse sino previa la aprobacion de sus planos por el Ministerio de Fomento. Los radios de las curvas podrán reducirse hasta cincuenta metros, y el peso de los rieles hasta veinte kilógramos por cada metro de largo; las pendientes no pasarán de cinco por ciento; el ancho de la via entre los bordes interiores de los rieles, será de ochenta y cinco centímetros. Estas dimensiones podrán ser alteradas con permiso del Ministerio de Fomento.

Art. 6º La Empresa queda obligada á consentir, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, el tránsito sobre sus vias, de máquinas, carruajes y trenes pertenecientes á otras Empresas, y á conducir gratuitamente y en carruaje especial, la correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos.

Art. 7º Cuando haya percibido la subvencion á que se refiere el art. 4º, quedará la Empresa obligada á no cobrar cuotas superiores á las que expresan las siguientes tarifas:

A

PARA EL TRASPORTE DE PASAJEROS.

Primera clase, dos centavos por cada kilómetro.

Segunda idem, uno y medio idem.

Tercera idem, uno idem.

B

PARA EL FLETE DE CADA TONELADA DE MERCANCÍAS.

Primera clase, diez centavos por kilómetro.

Segunda idem, ocho idem.

Tercera idem, seis idem.

C

PARA EL TRÁNSITO DE TRENES PERTENECIENTES Á OTRAS EMPRESAS.

Sesenta por ciento del monto del flete computado segun la tarifa correspondiente.

D

PARA EL TRASPORTE DE PERSONAS Y COSAS EMPLEADAS EN SERVICIO DE LA FEDERACION.

Cincuenta por ciento de las cuotas que correspondan segun las tarifas comunes.

Art. 8º Esta concesion caduca:

I. Por no construir á lo ménos diez kilómetros de ferrocarril dentro de diez y ocho meses, contados desde esta fecha.

II. Por no poner en explotacion toda la via y su ramal dentro de seis años, igualmente contados desde esta fecha.

Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Octubre 8 de 1870.—*Gerónimo Elizondo*, diputado presidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule, para su cumplimiento.

Dado en el Palacio nacional de México, á 10 de Octubre de 1870.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Presente.

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Octubre 10 de 1870.—*Balcárcel.*

Número 222.

Comunicacion de 3 de Noviembre de 1870

participando quedar formada la "Compañía del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan."

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª

Organizacion de la Compañía del ferrocarril de México á Toluca.

Tengo la satisfaccion de comunicar á vd. para que se sirva ponerlo en conocimiento del C. Presidente de la República, que el 31 de Octubre próximo pasado ha quedado formada, bajo la denominacion de «Compañía del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlan,» la que para construir y explotar dicha via férrea, me autorizó á formar el artículo 1º del decreto del Congreso de la Union de 10 del mismo.

Queda igualmente instalada la Junta Directiva de la Compañía, que componen los Sres. D. Isidoro de la Torre, D. Martin Bengoa, Lic. D. Rafael Martinez de la Torre, D. Faustino Goríbar y D. Pedro Valle, nombrados por la Compañía; y los Sres. Lics. D. Manuel Dublan y D. Luis Mendez, nombrados por mí, en representacion del Estado de México. Esta Junta deberá manejar los negocios de la Compañía hasta que sea renovada de conformidad con los estatutos de la misma, que se presentarán dentro de tres meses á la revision del Gobierno del Estado.

Renuevo á vd. con este motivo la expresion de mi más sincero agradecimiento, por el eficaz apoyo que el C. Presidente y vd., C. Ministro, se sirvieron prestar ante el Congreso de la Union, á mi peticion que originó el decreto en cuya virtud se ha organizado la Compañía del fer-

rocarril de México á Toluca y Cuautitlan; y espero confiadamente en que el Gobierno de la República seguirá, como se lo suplico, prestando su importante proteccion á la Compañía, para que ésta pueda realizar la gran mejora que ha acometido.

Independencia y libertad. México, Noviembre 3 de 1870.—*M. Riva Palacio.*—C. Ministro de Fomento.—Presente.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Se ha recibido en este Ministerio la comunicacion que con fecha 3 del que cursa me dirige vd., participando que se ha formado ya la «Compañía del ferrocarril de Toluca y Cuautitlan,» y que se instaló igualmente la Junta Directiva, compuesta de los Sres. D. Isidoro de la Torre, D. Martin Bengoa, Lic. D. Rafael Martinez de la Torre, D. Faustino Goríbar y D. Pedro Valle, y de los Sres. Lics. D. Manuel Dublan y D. Luis Mendez, en representacion del Estado de México.

El C. Presidente ha visto con satisfaccion que el empeño de vd. y sus asíduos trabajos para la organizacion de la expresada Compañía, han obtenido el éxito favorable que era de esperarse, y que lo considera como un preludio de que llegará á realizarse la ejecucion de una obra de tan importante trascendencia para el Estado de México, prometiéndose al mismo tiempo de la ilustracion y patriotismo de los señores que componen la Junta Directiva, que con su constancia vencerán los obstáculos que aún pudieran presentarse, logrando de este modo que los trabajos se inauguren prontamente y que la via quede terminada en el ménos tiempo posible.

El Gobierno, por su parte, prestará á la Compañía todos los auxilios que fueren de su resorte.

Independencia y libertad. México, Noviembre 8 de 1870.—*Balcárcel.*—C. Mariano Riva Palacio, Gobernador del Estado de México.—Presente.

Son copias. México, Noviembre 9 de 1870.—*F. Diaz C.*, Oficial mayor.

Número 223.

Acuerdo de 4 de Noviembre de 1870

para que se remitan al Congreso los documentos impresos concernientes á la cuenta del ferrocarril de México á Veracruz.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.

Secretaría del Congreso de la Union.—El Congreso de la Union, en sesion de hoy, aprobó la siguiente proposicion:

«Unica.—El Secretario de Hacienda remitirá inmediatamente á la Secretaría del Congreso, los documentos impresos concernientes á la cuenta formada por la Tesorería á los concesionarios del ferrocarril entre México y Veracruz.»

Lo que comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y Libertad. México, Noviembre 4 de 1870.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretario.—C. Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda.

Número 224.

Comunicacion de 5 de Noviembre de 1870

remitiendo al Congreso los documentos impresos concernientes á la cuenta del ferrocarril de México á Veracruz.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 3ª.—Hasta ayer en la tarde se recibieron en esta Secretaría los ejemplares impresos de la liquidacion formada por la Tesorería general á los concesionarios del ferrocarril entre México y Veracruz, y tengo la honra de remitir á vdes. doscientos ejemplares en cumplimiento del acuerdo del Congreso que se sirvieron comunicarme con su oficio de ayer.

Reitero á vdes. las protestas de mi distinguida consideracion.

Independencia y Libertad. México, Noviembre 5 de 1870.—*Romero.* —Ciudadanos diputados secretarios del Congreso de la Union.—Presentes.

Número 225.

Decreto de 10 de Diciembre de 1870

concediendo permiso á la Compañía que formen los Sres. Antonio D. Richards, Santiago Smith y José Brennan, para establecer una via férrea desde un punto entre las barras de Tecolutla y Tampico hasta otro entre la de Zacatula y el puerto de San Blas.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

CAPÍTULO PRIMERO.

DEL PERMISO, PLAZO Y TRAYECTO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA VIA.

Art. 1º Se concede permiso á la Compañía que organicen los Sres. Antonio D. Richards, Santiago Smith y José Brennan, para establecer una via de comunicacion interoceánica desde cualquier punto situado entre las barras de Tecolutla y Tampico, en el Golfo de México, hasta otro que se halle entre la de Zacatula y el puerto de San Blas, en el Océano Pacífico, sin que este permiso importe un privilegio exclusivo.

La comunicacion interoceánica se establecerá por medio de un ferrocarril y telégrafo, y por la navegacion de las corrientes ó depósitos

de agua en que fuere posible, quedando al arbitrio de la Empresa utilizarlas ó no; pero en el primer caso deberá ejecutar á su costa las obras necesarias para que por dichas corrientes ó depósitos de agua puedan navegar libremente embarcaciones cuyo calado no sea mayor de cuatro metros.

Art. 2º La Empresa podrá adoptar para el ferrocarril y el telégrafo el trayecto que más le convenga, con la sola obligacion de enlazar á la ciudad de México con los extremos, ya sea por la via principal ó ya por medio de ramales.

La Empresa dará al Gobierno aviso oportuno del tiempo y lugar en que hayan de comenzar los reconocimientos del terreno, en cuyas operaciones aquel se hará representar por el comisionado ó comisionados que juzgue necesarios, pagándose por la Empresa los honorarios de éstos.

El Gobierno hará que los comisionados se encuentren en el lugar designado, para dar principio á sus operaciones, á más tardar un mes despues de haber recibido el aviso correspondiente.

Art. 3º La via principal se dividirá en dos secciones, una del Golfo á la ciudad de México, y otra de México al Pacífico. Si la Empresa quisiere construir, como dependientes de la primera seccion, ramales para las ciudades de Pachuca y Querétaro, y como dependientes de la segunda, otros dos para Morelia y Guadalajara, gozará de las mismas franquicias, ventajas y subvenciones que esta ley otorga para la via principal; pero tendrá la obligacion de declarar si construye los dos primeros ramales, ó uno de ellos dentro de tres años, y dentro de nueve, si construye el de Morelia, ó el de Guadalajara ó ambos.

Los plazos á que esta ley se refiere, serán contados desde su publicacion, exceptuándose aquellos á que se señala otra época determinada.

Art. 4º Los planos y perfiles de la seccion primera estarán levantados y sometidos á la aprobacion del Ministerio de Fomento dentro de dos años, y dentro de cuatro los de la segunda. La presentacion de los planos y perfiles de los ramales, podrá hacerse dentro de los mismos plazos de tres y nueve años que fija el art. 3º, para que la Empresa de-

clare si se obliga ó no á la construccion de dichos ramales. Seis meses despues de espirados estos plazos, se habrán comenzado los trabajos respectivos.

Dentro de seis años se concluirá y pondrá en explotacion una seccion de la via; dentro de doce la otra, y en cada año un tramo de cincuenta kilómetros por lo ménos. Los ramales deberán estar concluidos y puestos en explotacion tres años despues que la seccion á que correspondan.

CAPÍTULO SEGUNDO.

AUXILIOS MINISTRADOS POR LA NACION.

Art. 5º Durante veinte años podrá la Empresa importar libres de derechos, el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotivas, plataformas, rieles y demas materiales que el Ministerio de Fomento declare necesarios para la construccion, reparacion y explotacion del ferrocarril y línea telegráfica. Para el uso de este permiso se observarán las reglas y limitaciones que dicten los Ministerios de Fomento y de Hacienda.

Los capitales empleados en la construccion de la via interoceánica de comunicacion, así como de sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere en la República, durante veinte años.

Art. 6º Podrá la Empresa tomar los terrenos de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento de la via y de sus dependencias, como tambien los materiales de construccion que en ellos se encuentren.

Si durante la construccion de la via, los dichos terrenos pasaren á ser de propiedad particular, la Empresa conservará el derecho de seguir tomando estos materiales, con excepcion de la madera y leña, hasta el término del establecimiento de la comunicacion interoceánica, con

tal que los haya estado ya tomando ántes de ser enajenados por el Gobierno los terrenos en que se hallen.

La Empresa podrá tomar los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, necesarios para el establecimiento de la via, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 7º Como auxilio para el establecimiento de la via, recibirá la Empresa hasta cuatro mil hectaras de terrenos baldíos por cada kilómetro de ferrocarril y telégrafo que se ponga en explotacion, con tal que los terrenos que reciba no lleguen á la mitad de los que existen en los Estados que toque ó atraviese el camino de fierro.

Estos terrenos se tomarán de preferencia de los que se encuentren en una faja de cuarenta kilómetros de ancho, á cada lado del ferrocarril; serán deslindados á expensas de la Empresa, y divididos, en cuanto fuere posible, en lotes cuadrados de mil metros por lado, haciendo que los lados coincidan con los meridianos y paralelos de la tierra. Los lotes serán señalados por una numeracion progresiva á lo largo de la via, comenzando en cada deslinde por el número uno y por el extremo N. E. De los lotes en que cada baldío fuere dividido, conservará la Nacion los que tengan los números impares, y entregará á la Compañía los pares. Al derredor de cada lote se dejará un camino de diez metros de ancho. Las fracciones de figura irregular que resulten, se dividirán cada una en dos partes de igual superficie, de las cuales tomará una el Gobierno, y la otra pertenecerá á la Empresa.

Art. 8º Los deslindes podrán comenzarse luego que los planos de la via férrea hayan sido aprobados; pero la Compañía no podrá entrar en posesion de las tierras, sino cuando haya puesto en explotacion el tramo á que ellas correspondan, y si á los veinte años de haberlas recibido no se han puesto en explotacion por tercer poseedor, á lo ménos las dos terceras partes de ellas, volverá á la propiedad de la Nacion la parte restante.

Los juicios de deslinde se sustanciarán conforme á las leyes vigentes, sin privarse á nadie de la propiedad que alegare, ántes de ser vencido en juicio, pudiendo el Gobierno hacerse representar por medio

de comisionados, y cuidando de facilitar á la Compañía los datos existentes en sus archivos.

Si el Gobierno mexicano juzgase conveniente subvencionar con tierras baldías algun otro ú otros ferrocarriles que puedan tocar ó atravesar á los que son objeto de la presente ley, dichas tierras se entregarán de preferencia á aquella Empresa que por la construccion respectiva hubiese adquirido prioridad de derechos. En caso de que á una Empresa deban pertenecer terrenos deslindados por otra, la que éntre en posesion pagará el costo del deslinde.

Art. 9º Los criaderos metálicos, los de carbon de piedra y sal, los mármoles y demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de minería.

CAPÍTULO TERCERO.

CONDICIONES RELATIVAS AL SERVICIO PÚBLICO Y AL TRASPORTE DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS.

Art. 10. La Compañía podrá poner en explotacion los tramos que vaya construyendo, previo reconocimiento hecho á sus expensas por ingenieros nombrados por el Gobierno, el cual, oido el parecer de éstos, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizar la explotacion, el Gobierno publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas de disentimiento.

Art. 11. Las vias férreas que en lo de adelante se construyan, podrán enlazarse con las que son objeto de la presente ley, y sobre éstas podrán circular los trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso de las vias y de sus dependencias, una cantidad que no exceda del sesenta por cien-

to de lo que, con arreglo á la tarifa respectiva, debiera importar el flete de los efectos trasportados. Además, la Empresa tendrá derecho de cobrar retribucion:

I. Por el almacenaje de las mercancías que por más de veinticuatro horas permanezcan en sus depósitos, en cuotas moderadas.

II. Por la conduccion de pasajeros.

III. Por el trasporte de mercancías.

IV. Por la trasmision de telégramas.

Los fletes y pasajes serán precisamente proporcionales á las distancias, y no podrán exceder de los que expresan las tarifas siguientes:

Tránsito.—Sesenta por ciento del monto del flete, computado conforme á la tarifa correspondiente.

Pasajeros.—Primera clase, cuatro centavos por kilómetro.

Idem.—Segunda clase, tres idem idem.

Mercancías.—Primera clase, treinta centavos tonelada en cuatro kilómetros.

Idem.—Segunda clase, veinte idem idem.

Idem.—Tercera clase, diez idem idem.

Telégramas.—Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras además de la fecha, direccion y firma, y se trasmita á una distancia hasta de cien kilómetros, veinticinco centavos. Por cada ocho kilómetros más de distancia, un centavo.

Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más la vigésima parte de lo que en razon de la distancia le corresponda.

Art. 12. El trasporte de tropas, material de guerra, ingenieros, agentes y comisionados en servicio público, la trasmision de mensajes telegráficos y cualquier otro servicio del Gobierno federal, se hará por la mitad de la cuota que corresponda segun la tarifa comun.

La correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos, serán conducidos gratis. A los efectos nacionales que se trasporten hasta cualquiera de los extremos ó intermedios de la via, se les hará un descuento de treinta por ciento en el flete,

aunque éste no llegue al mayor que esta ley autoriza, y lo mismo se verificará respecto del derecho de tránsito.

Art. 13. Durante cincuenta años, el Gobierno mexicano no exigirá ningun derecho por el simple tránsito de pasajeros, correspondencias ó mercancías de uno á otro extremo de la via de comunicacion interoceánica; estas mercancías serán conducidas en trenes especiales y bajo las reglas que dicte el Ministerio de Hacienda, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse, y la Empresa pagará todos los gastos que se eroguen para la vigilancia de dichas mercancías durante su tránsito por el territorio mexicano.

El tránsito de correspondencia y mercancías, con la exencion de derechos de que habla este artículo, sólo se permitirá desde que se ponga en explotacion el total de la via interoceánica.

CAPÍTULO CUARTO.

OBLIGACIONES IMPUESTAS Á LA EMPRESA.

Art. 14. La Empresa ó Compañía que formen los concesionarios, es y será siempre mexicana aun cuando se forme en el extranjero, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales de la República en todo aquello cuya causa y accion tenga lugar dentro de su territorio. Ella misma, y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomaren parte en la empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera: nunca podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea; sólo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer, que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

Art. 15. Ni los concesionarios ni la Compañía que ellos formen, podrán traspasar, enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni sus propiedades anexas á ningun gobierno

extranjero, siendo nula la enajenacion é hipoteca que se hiciere contra esa prevencion.

Tampoco podrán ni los concesionarios ni la Compañía, admitir en ningun caso como socio á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulacion que se hiciere en tal sentido.

Se autoriza, sin embargo, á la Compañía para expedir y vender libremente acciones, bonos y obligaciones ó pagarés, y á hipotecar el ferrocarril, línea telegráfica y sus dependencias, con tal que la hipoteca se constituya á favor de individuos ó asociaciones particulares.

Art. 16. La Empresa establecerá en la capital un apoderado amplio y suficientemente autorizado é instruido, para entenderse con el Gobierno federal y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que por esta ley se le imponen.

Art. 17. Las obligaciones que contraen los concesionarios respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones; la suspension durará sólo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo los concesionarios ó la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento: sólo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo ménos dentro de dos meses despues de haber cesado, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

CAPÍTULO QUINTO.

CLÁUSULAS DIVERSAS.

Art. 18. Además de las que expresan los artículos anteriores y posteriores, la Compañía tendrá las obligaciones siguientes:

I. No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera sin expreso permiso del Gobierno federal.

II. No podrá trasportar efectos pertenecientes á un beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorizacion dél Gobierno federal.

III. Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á las autoridades para su aprehension.

IV. Pondrá en ejecucion las disposiciones que dicte el Ministerio de Hacienda, para que todo pasajero ó negociante observe las leyes aduanales de la República.

Art. 19. A los ocho meses de la fecha de esta ley, los concesionarios ó la Compañía que ellos formen darán una fianza á satisfaccion del Ejecutivo, por valor de doscientos mil pesos; siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo los interesados la suma expresada en caso de que dentro de los plazos señalados en el art. 4º no cumplan con las obligaciones de presentar los planos de las obras del ferrocarril, ó de concluirlas ó ejecutarlas en los términos que en él se señalan.

Art. 20. Las concesiones hechas por esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por no entregar la fianza de que habla el art. 19.

II. Por no presentar los planos ó por no ejecutar las obras dentro de los plazos fijados en el art. 4º

III. Por faltar á alguna de las obligaciones detalladas en el art. 18.

IV. Por enajenar ó traspasar la concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirle como socio en la Empresa.

En cualquiera de los casos especificados en este artículo, perderá la Empresa las concesiones otorgadas por esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la dicha Empresa conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion, y de los baldíos que por la parte de camino construido le correspondan. El Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien éste conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente hecho segun el valúo que al efecto se practicará por dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales, ántes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

Art. 21. Por lo ménos una mitad de los ingenieros, empleados y operarios que se ocupen en la construccion y explotacion del ferrocarril y telégrafo, y de sus ramales, serán mexicanos.

ARTÍCULO TRANSITORIO.

En caso de que esta concesion fuere declarada caduca, por no entregarse la fianza de que habla el art. 19, se faculta al Ejecutivo para adjudicarla á cualquiera otra Empresa hasta un año despues de que se haya hecho la declaracion de caducidad.

Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 10 de 1870.—*José María Lozano*, diputado presidente.—*Jesus Alfaro*, diputado secretario.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á quince de Diciembre de mil ochocientos setenta.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio. —Presente.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 17 de 1870.—*Balcárcel.*

Número 226.

Decreto de 13 de Diciembre de 1870

autorizando á la Empresa del Ferrocarril de México á Tacubaya para construir una doble via y un ramal de la Avenida de los Hombres Ilustres á Popotla.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto siguiente:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

El Congreso de la Union decreta:

Art. 1º Se autoriza á la Empresa del ferrocarril establecido entre México y Tacubaya, en virtud de la ley de 13 de Agosto de 1856, para construir una doble via en los puntos del trayecto donde lo juzgue conveniente, y un ramal que partiendo de la Avenida de los Hombres Ilustres, en esta ciudad, termine en Popotla, sujetándose la construccion á lo que previene el Reglamento de 7 de Diciembre de 1867, sobre vias férreas, y lo que dispongan los Ayuntamientos respectivos por lo concerniente á las calles ó vias públicas que les correspondan.

Art. 2º El Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion por causa de utilidad pública, de las propiedades privadas cuya ocupacion fuere necesaria para el establecimiento de las dobles vias, ó del ramal á que se refiere el artículo 1º, ó de sus dependencias naturales. Las propiedades serán ocupadas mediante la indemnizacion que fijen dos peritos, nombrados uno

por cada parte, los cuales, ántes de comenzar á actuar, señalarán un tercero que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, éste será nombrado por el juez 1º de lo civil del Distrito federal.

Los terrenos de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento de las dobles vias, del ramal ó de sus dependencias, serán entregados gratuitamente á la Empresa. Los caminos no podrán ser ocupados sino en cuanto excedan de diez metros de ancho, quedando separados del ferrocarril por barda ó foso.

Art. 3º Los materiales, útiles y efectos de procedencia nacional ó extranjera, que á juicio del Ministerio de Fomento fueren necesarios para la construccion, reparacion ó explotacion de la via y de sus estaciones y demas dependencias, en la parte construida ó que se construyere dentro de los plazos señalados en la fraccion V del art. 5º, serán libres de toda contribucion ó impuesto, por espacio de cincuenta años contados desde esta fecha, limitándose por el propio Ministerio la cantidad de dichos materiales, efectos y útiles que deban gozar de esta exencion. Durante el mismo tiempo no podrán ser gravados por contribuciones de ningun género, ni el camino, ni sus dependencias naturales, ni los capitales que en ellos se inviertan.

Art. 4º Por cada kilómetro de via férrea que la Empresa construya en virtud de esta ley, tendrá derecho de exportar hasta la suma de seis mil pesos, libres de todo impuesto.

Art. 5º Son obligaciones de la Empresa:

I. Consentir bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, el tránsito de máquinas, carruajes y trenes pertenecientes á otras Empresas, sobre las vias que le pertenezcan, con tal que de ello no le resulte un deterioro mayor que de su propia explotacion, y mediante un estipendio que no podrá exceder de 60 por 100 del monto del flete computado segun las tarifas comunes.

II. Conducir gratuitamente la correspondencia, impresos y empleados despachados por la Administracion de Correos.

III. Ejecutar el trasporte de personas y cosas empleadas en servicio

de la Federacion por la mitad de las cuotas que correspondan, segun las tarifas comunes.

IV. No cobrar por el trasporte ordinario de cada pasajero, más de tres centavos en los carruajes de 1ª clase, y uno y medio en los de 2ª por kilómetro de distancia recorrida, ó por una fraccion que no llegue á un kilómetro, pudiendo sin embargo fijar como percepcion mínima, seis centavos para la 1ª clase y tres para la 2ª por cada pasajero.

V. Poner en explotacion las vias dobles en la parte ya construida, y el ramal hasta la fuente de la Tlaxpana, ántes del 6 de Mayo de 1871, y hasta Popotla ántes del 1º de Enero de 1872, bajo la pena de quedar insubsistentes la autorizacion, franquicias y subsidios especificados en los arts. 1º, 2º y 4º

Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 9 de 1870.—*José María Lozano*, diputado presidente.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretarto.—*Jesus Alfaro*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno federal en México, á 13 de Diciembre de 1870.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Presente.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 15 de 1870.—*Balcárcel.*

Número 227.

Decreto de 14 de Diciembre de 1870

autorizando á la Empresa de los Sres. René Masson y Félix Wyatt para construir tres secciones de Ferrocarril, de Veracruz hasta tocar la via de Tehuantepec, de Anton Lizardo á Cuernavaca, y de Cuernavaca á Acapulco.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 2ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

CAPÍTULO I.

DEL PERMISO Y PLAZO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LAS VIAS.

Art. 1º Se autoriza á la Empresa ó Compañía que formen los Sres. René Masson y Félix Wyatt, para construir y explotar conforme á la presente ley, un ferrocarril y telégrafo dividido en las tres secciones siguientes:

1ª Del puerto de Veracruz, pasando por Anton Lizardo, hasta tocar la via interoceánica del Istmo de Tehuantepec.

2ª Desde Anton Lizardo ú otro punto de la seccion primera á Cuernavaca.

3ª De Cuernavaca ú otro punto de la seccion segunda, hasta Acapulco ú otro lugar situado en el litoral del Pacífico, en los Estados de Oaxaca, Guerrero ó Michoacan.

Art. 2º La Empresa dará al Ejecutivo aviso oportuno del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los reconocimientos del terreno, en cuyas operaciones aquel se hará representar por los comisionados que juzgue necesarios, pagándose por la Empresa los honorarios de éstos. El Ejecutivo hará que los comisionados se encuentren en el lugar designado, á más tardar, un mes despues de haber recibido el aviso correspondiente.

Los concesionarios quedan obligados á ejecutar dentro de un año de la fecha de esta ley, los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de las líneas comprendidas en las secciones primera y segunda, y á presentar los planos y perfiles respectivos dentro del mencionado plazo al Gobierno federal, sin cuya aprobacion no podrán emprenderse las obras de las vias férrea y telegráfica.

Se concede el plazo de dos años, contados desde la fecha de esta ley, para que se estudie el trazo de la seccion tercera del ferrocarril á que se refiere esta ley, y si dentro de este plazo no fueren presentados á la aprobacion del Gobierno federal los planos y perfiles relativos á ella, se entenderá que los concesionarios desisten de construirla, y por este solo hecho quedará inválida esta concesion en lo relativo á dicha seccion 3ª

Art. 3º Las obras para la construccion del ferrocarril y línea telegráfica, deberán comenzar precisamente dentro de seis meses, contados desde la aprobacion de los planos por el Gobierno.

La seccion primera deberá estar concluida á los cuatro años de la fecha de esta concesion.

La seccion segunda deberá concluirse hasta Tehuantepec ó sus inmediaciones, á los ocho años de la fecha de este decreto, y hasta Cuernavaca á los doce años de la misma fecha.

La seccion tercera si llegare á construirse, deberá comenzar dentro de tres años de la fecha de esta concesion, y quedar concluida á los doce años de la misma fecha.

Cada año, desde que comiencen las obras, y sin perjuicio de concluirlas en los plazos expresados en este artículo, deberán quedar concluidos por lo ménos cuarenta kilómetros de la via férrea y telegráfica.

La Compañía podrá poner en explotacion los tramos que vaya construyendo de cinco en cinco kilómetros; pero ántes serán reconocidos á expensas de la Empresa por ingenieros nombrados por el Gobierno, y éste, visto el parecer de sus ingenieros, autorizará ó no la explotacion del tramo correspondiente; pero en caso negativo, publicará desde luego el informe del ingeniero y las razones de su disentimiento.

CAPÍTULO II.

AUXILIOS MINISTRADOS POR LA NACION.

Art. 4º Durante veinte años, contados desde esta fecha, podrá la Empresa importar libres de derechos, el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotoras, plataformas, rieles y demas materiales que el Ministerio de Fomento declare necesarios para la construccion, reparacion y explotacion del ferrocarril y líneas telegráficas.

Para el uso de este permiso se observarán las reglas y limitaciones que dicten los Ministerios de Fomento y de Hacienda. Si dentro del plazo mencionado se impusieren por el Gobierno federal derechos de importacion á los rieles extranjeros en razon de que se fabriquen en el país, no quedará en vigor respecto de dichos rieles la exencion de derechos que concede este artículo, sino durante la construccion del ferrocarril.

Los capitales empleados en la construccion de la via, así como de sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos del pago de toda contribucion establecida ó que en lo de adelante se estableciere en el territorio de la República, durante veinte años, contados desde esta fecha.

Art. 5º Podrá la Empresa tomar los terrenos de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento de la via y de sus dependencias, así como tambien los materiales de construccion que en ellos se encuentren.

Si durante la construccion de la via los dichos terrenos pasaren á ser de propiedad particular, la Empresa conservará el derecho de seguir tomando estos materiales, con excepcion de la madera y leña, hasta el término de su establecimiento, con tal que los haya estado ya tomando ántes de ser enajenados por el Gobierno los terrenos en que se hallen.

La Empresa podrá tomar los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, necesarios para el establecimiento de la via, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 6º El Gobierno federal cede á los concesionarios la mitad de los terrenos baldíos que hubiere en una faja de cuarenta kilómetros de latitud á uno y otro lado del ferrocarril en toda su extension, á cuyo fin se deslindarán y formarán los planos de los baldíos á expensas de los concesionarios y con intervencion de peritos nombrados por el Gobierno, dividiendo los baldíos en cuanto fuere posible, en lotes cuadrados de mil metros de lado, haciendo que los lados coincidan con los meridianos y los paralelos de la tierra. Los lotes se numerarán ordenadamente, comenzando en cada seccion por el número 1, que se dará al que esté situado en el extremo N. E. de la seccion.

El Gobierno al dividir los baldíos con la Empresa, se reservará los lotes marcados con los números impares, asignándole los marcados con los números pares. Al derredor de cada lote se dejará un camino de diez metros de ancho.

Si los baldíos existentes conforme al deslinde que se practique, no bastaren para completar cuatro mil hectaras por cada kilómetro de ferrocarril construido, el Gobierno pagará la diferencia á la Empresa, hasta llenar las cuatro mil hectaras por kilómetro, computando su precio á razon de mil hectaras por doscientos pesos.

Las cuatro mil hectaras de terrenos, ó su valor si aquellas no existiesen dentro de una zona de cuarenta kilómetros de ancho á cada lado

del ferrocarril, sólo se darán á la Empresa por tramos construidos de veinte kilómetros por lo ménos, y previo el reconocimiento de dichos tramos, hecho por los peritos de que habla el art. 3º, y de su aprobacion por el Ejecutivo.

Art. 7º Los deslindes podrán comenzarse luego que los planos de la via férrea hayan sido aprobados, pero la Compañía no podrá entrar en posesion de las tierras sino cuando haya puesto en explotacion el tramo á que ellas correspondan; y si á los diez años de haberlas recibido no han pasado á tercer poseedor, por lo ménos las dos terceras partes de ellas, volverá á la propiedad de la Nacion la parte restante. Los juicios de deslinde se sustanciarán con arreglo á las leyes vigentes, pudiendo el Gobierno hacerse representar por medio de comisionados en las operaciones que hayan de practicarse, y cuidando de facilitar á la Empresa los datos que existan en los archivos públicos.

Si el Gobierno mexicano juzgase conveniente subvencionar con la cesion de tierras baldías al establecimiento de algun otro ú otros ferrocarriles que puedan tocar ó atravesar á las que son objeto de la presente ley, dichas tierras se entregarán de preferencia á aquella Empresa que por la construccion respectiva hubiere adquirido prioridad de derechos. En caso de que á una Empresa deban pertenecer terrenos deslindados por otra, la que entre en posesion pagará el costo del deslinde.

CAPÍTULO III.

CONDICIONES RELATIVAS AL SERVICIO PÚBLICO Y AL TRASPORTE DE MERCANCÍAS Y DE PASAJEROS.

Art. 8º Las vias férreas construidas ó que en adelante se construyeren, podrán enlazarse con las que son objeto de la presente ley, y sobre éstas podrán circular los trenes pertenecientes á otras empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso de las vias y de sus dependencias una cantidad que no exceda del se-

senta por ciento de lo que, con arreglo á la tarifa respectiva, deberia importar el flete de los efectos trasportados. Además, la Empresa tendrá derecho de cobrar retribucion:

I. Por el almacenaje de las mercancías que por más de veinticuatro horas permanezcan en sus depósitos, en cuotas moderadas.

II. Por la conduccion de pasajeros.

III. Por el trasporte de mercancías.

IV. Por la trasmision de telégramas.

Los fletes y pasajes serán precisamente proporcionales á las distancias, y no podrán exceder de los que expresan las tarifas siguientes:

TARIFAS.—TRÁNSITO.

Sesenta por ciento del monto del flete, computado con arreglo á la tarifa correspondiente.

PASAJEROS.

1ª clase, cuatro centavos por kilómetro.
2ª » tres » »

MERCANCÍAS.

1ª clase, treinta centavos tonelada en cuatro kilómetros.
2ª » veinte » » » »
3ª » diez » » » »

TELÉGRAMAS.

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, y se trasmita á una distancia de cien kilómetros, veinticinco centavos.

Por cada ocho kilómetros más de distancia, un centavo.

Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más la vigésima parte de lo que en razon de la distancia le corresponda.

El trasporte de tropas, material de guerra, ingenieros, agentes y comisionados en el servicio público, la trasmision de mensajes telegráfi-

cos y cualquiera otro servicio del Gobierno federal, se hará por la mitad de la cuota que corresponda segun la tarifa comun.

La correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos, serán conducidos gratis durante veinte años contados desde que comience á explotarse la seccion primera.

CAPÍTULO IV.

OBLIGACIONES IMPUESTAS Á LA EMPRESA Y CAUSAS DE CADUCIDAD DE LA CONCESION.

Art. 9º La Empresa ó Compañía que formen los concesionarios, es y será siempre mexicana, aun cuando se forme en el extranjero, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales de la República en todo aquello cuya causa ó accion tengan lugar dentro de su territorio. Ella misma, y todos los extranjeros y los sucesores de éstos que tomaren parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera: nunca podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea; sólo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

Art. 10. Ni los concesionarios ni la Compañía que ellos formen, podrán traspasar, enajenar ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo ni sus propiedades anexas, á ningun gobierno extranjero, siendo nula la enajenacion ó hipoteca que se hiciere contraviniendo á esta prevencion.

Tampoco podrán ni los concesionarios ni la Compañía, admitir en ningun caso como socio á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulacion que se hiciere en tal sentido.

Se autoriza, sin embargo, á la Compañía para expedir y vender li-

bremente acciones, bonos, obligaciones ó pagarés, y á hipotecar el ferrocarril, línea telegráfica y sus dependencias, con tal que la hipoteca se constituya á favor de individuos ó asociaciones particulares.

Art. 11. Las obligaciones que contraen los concesionarios respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa ó absolutamente el cumplimiento, debiendo los concesionarios ó la Compañía, presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber ocurrido el impedimento, y sólo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía, en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo ménos dentro de dos meses despues de haber cesado, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

Art. 12. A los ocho meses de la fecha, los concesionarios ó la Compañía que ellos formen, darán una fianza á satisfaccion del Gobierno ó de quien lo represente, por valor de cincuenta mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas por esta ley, y perdiendo los interesados la suma expresada, en caso de que dentro de los plazos señalados en el art. 2º no cumplan con la obligacion de presentar los planos de las obras del ferrocarril y línea telegráfica.

Art. 13. Las concesiones hechas por esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

I. Por no entregar la fianza de que habla el art. 12.

II. Por no presentar los planos, ó por no ejecutar las obras dentro de los plazos señalados en los artículos 2º y 3º

III. Por enajenar, traspasar ó hipotecar la concesion ó los derechos

que de ella se derivan, ó por admitir como socio á algun gobierno ó Estado extranjero.

En cualquiera de los casos especificados en este artículo, perderá la Compañía las concesiones otorgadas por esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de camino de fierro y via telegráfica que hubiere establecido, de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion, y de los baldíos que por la parte de camino construida le correspondan. El Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien éste conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avalúo que al efecto se practicará por un perito de cada parte, y se decidirá por un tercero nombrado por ambos para el caso de discordia.

Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 13 de 1870.—*José María Lozano*, diputado presidente.—*Jesus Alfaro*, diputado secretario.— *V. Moreno*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 14 de Diciembre de 1870.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y demas fines.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 14 de 1870.—*Balcárcel.*—C.....

Número 228.

Decreto de 14 de Diciembre de 1870

autorizando á la Empresa para la comunicacion interoceánica por Tehuantepec, conforme á los decretos de 6 de Octubre de 1867 y 2 de Enero de 1869, para que establezca un canal navegable en el propio Istmo entre el Océano Pacífico y el Golfo de México.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República mexicana.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

CAPÍTULO PRIMERO.

DEL PERMISO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UN CANAL DE NAVEGACION EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC, Y DEL PLAZO Y FIANZA PARA LA PRESENTACION DE SUS PLANOS.

Art. 1º La Empresa que por las leyes de 6 de Octubre de 1867 y 2 de Enero de 1869 fué autorizada para construir y explotar un ferrocarril interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, lo está además para establecer entre el Océano Pacífico y el Golfo de México, en el propio Istmo, un canal navegable para embarcaciones, cuyo calado no exceda de seis

metros, y para ejecutar todas las obras accesorias á dicho canal, tales como exclusas, puertos, bahías, diques, muelles, estaciones y depósitos de alimentacion, pudiendo explotar el repetido canal y aprovecharse de sus productos, hasta que hayan trascurrido noventa y nueve años contados desde esta fecha.

El Gobierno mexicano protegerá la ejecucion, conservacion y seguridad de las obras, con toda la fuerza que estimare conveniente.

Art. 2º Dentro de tres años, contados desde esta fecha, deberán estar terminadas las exploraciones del terreno, levantados los planos y perfiles correspondientes, y sometidos á la aprobacion del Ejecutivo, sin la cual no podrá emprenderse ninguna obra. En el levantamiento de los planos y perfiles intervendrán peritos nombrados por el Ejecutivo y expensados por la Empresa.

Es obligacion de la Empresa comenzar los trabajos dentro de un año contado desde que los planos y perfiles hayan sido aprobados por el Ejecutivo.

Art. 3º Dentro de noventa dias, contados desde la fecha de esta ley, se afianzará por la Empresa, á satisfaccion del Ejecutivo, el pago al tesoro público de la suma de cincuenta mil pesos, en caso de que dentro del plazo fijado en el art. 2º no se presenten los planos y perfiles á que dicho artículo se refiere.

Art. 4º Las obligaciones impuestas á la Empresa se suspenderán si por caso fortuito ó impedimento emanado de fuerza mayor, se hallare imposibilitada de llenarlas dentro de los plazos fijados en el art. 2º

La suspension en los casos de que habla el párrafo anterior, durará el mismo tiempo que hubiere durado su causa, cuyo principio y término se justificarán ante el Ejecutivo, á lo sumo dentro de dos meses despues de presentarse el impedimento; y si esto no se hiciere en el plazo fijado, en ningun tiempo podrá la Empresa alegar la existencia de caso fortuito ó de fuerza mayor.

CAPÍTULO SEGUNDO.

AUXILIOS MINISTRADOS POR LA NACION.

Art. 5º De los terrenos baldíos que hubiere en el Istmo, el Gobierno mexicano cede á la Empresa la faja necesaria para la línea del canal, y además la mitad de los que se encuentren dentro de una zona de ocho kilómetros de ancho á cada uno de sus lados en todo el trayecto.

Dichos terrenos baldíos se dividirán donde su extension lo permita, en cuadrados de ocho kilómetros por lado, y cuando tengan ménos de diez y seis kilómetros á lo largo del canal, se dividirán en dos porciones de igual superficie, perteneciendo una á la Nacion y otra á la Empresa. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el número uno en el Norte, y siguiendo en el órden numérico hácia el Sur. Al derredor de cada lote ó porcion se dejará un camino de veinticinco metros de ancho.

Todas las porciones señaladas con los números impares en el lado occidental del canal, se reservan en pleno dominio á la Nacion; y de la misma manera se reservan en el lado oriental todas las porciones marcadas con los números pares, cediendo á los concesionarios las porciones restantes, en propiedad, revocable solamente en el caso de que no concluyan el canal.

El deslinde de estos terrenos se hará con arreglo á las leyes comunes y mediante la intervencion de peritos nombrados por el Gobierno y expensados por la Empresa, sin privar á nadie de cualquiera propiedad ó posesion que alegare ántes de ser vencido en juicio.

Art. 6º La Empresa podrá exigir la expropiacion por causa de utilidad pública, de las propiedades privadas cuya ocupacion fuere necesaria para el establecimiento del canal ó de sus dependencias naturales. Dichas propiedades serán ocupadas mediante la indemnizacion en que convengan dos peritos, de los cuales nombrará uno cada parte, y éstos,

ántes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, éste será nombrado por el juez de Distrito del Estado á que pertenezca la propiedad por ocupar, ó por aquel á quien dicho juez delegare esta facultad.

Los terrenos y materiales de construccion de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento del canal ó de sus dependencias, serán entregados gratuitamente á la Empresa.

Art. 7º Durante el tiempo necesario para la construccion del canal, la Empresa podrá importar al istmo, libre de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios. Terminada la construccion, sólo podrá introducirse, libre de derechos, las máquinas y carbon de piedra que necesitare, hasta noventa y nueve años contados desde esta fecha; haciendo uso, así de esta exencion como de la anterior, segun las reglas y limitaciones que se dicten por el Ejecutivo.

Art. 8º Durante noventa y nueve años contados desde esta fecha, el Gobierno mexicano no exigirá contribucion alguna por el tránsito del canal, ni por los capitales que en él se inviertan.

Al concluir este plazo, entrará la nacion en la libre, completa y absoluta posesion, propiedad y goce del canal, así como de todas sus construcciones, accesorios, pertenencias, aparatos y máquinas fijas, y de cuanto deba reputarse naturalmente afecto á su servicio; efectuándose esta posesion, sea cual fuere la Empresa ó Empresas á las cuales pertenezca al espirar este plazo, el dicho canal y sus dependencias.

CAPÍTULO TERCERO.

CONDICIONES RELATIVAS Á LA EXPLOTACION.

Art. 9º El tránsito por el canal será libre para todos los habitantes del globo; todas las naciones podrán usarlo para el paso de sus tropas, municiones y buques de guerra en tiempo de paz; pero su entrada será

rigurosamente cerrada á las tropas, municiones y buques de guerra pertenecientes á las naciones que estén en guerra con otra ú otras.

El canal será neutral y comun á todas las naciones que estén en paz con la República mexicana; pero los derechos de tránsito y otros que se cobren por su uso, se aumentarán en 25 por ciento á los buques y mercancías de las naciones que no tuvieren respecto del tránsito tratado de neutralidad con México.

Art. 10. Los aranceles y reglamentos para el uso del canal y de sus dependencias, serán formados por la Empresa y sometidos anualmente á la aprobacion del Ejecutivo, sin la cual no serán puestos en observancia.

CAPÍTULO CUARTO.

CLÁUSULAS DIVERSAS.

Art. 11. La Empresa tendrá obligacion de construir y conservar dos faros de primera clase en los lugares que designe el Ejecutivo, cuyos faros serán de la pertenencia exclusiva de la nacion, y estarán concluidos ántes de que el canal sea puesto al servicio público.

Art. 12. Cuando hayan trascurrido veinte años contados desde esta fecha, comenzará la nacion á percibir la quinta parte de todas las sumas que por utilidades se paguen á los accionistas, ó por intereses á los tenedores de bonos ú obligaciones, durando dicha percepcion hasta el tiempo en que el canal y sus obras accesorias pasen al dominio de la nacion, segun se previene en el art. 8º

Art. 13. La direccion y manejo del canal pertenecerán á la Empresa y serán ejercidos por ella, reservándose el Gobierno el derecho de nombrar un número de miembros de la Junta Directiva, comprendida entre la tercera y cuarta parte del total de los que hayan de formarla, cuyos directores podrán examinar los libros, cuentas, correspondencias, contratos y demas documentos, y tendrán las mismas facultades, prerogativas y emolumentos que los restantes. Tambien podrá el Gobierno es-

tablecer comisiones que vigilen las obras y trabajos, y le ministren informes respecto de la organizacion de la Empresa, del estado de los trabajos, del capital empleado en ellos y de todo cuanto crea necesario para tener conocimiento exacto relativamente á esta via de comunicacion.

La Empresa estará obligada á dar al Ejecutivo ó á sus agentes, todos los años y en las ocasiones extraordinarias en que aquel lo determine, todos los informes ántes mencionados, así como á mantener constantemente el canal y sus dependencias en perfecto y buen estado de uso.

Art. 14. La Empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana, y aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituida ahora en la República mexicana, cual si en ella misma se hubiere formado y organizado con arreglo á las leyes de este país; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas bajo las razones sociales que escoja para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá instituir tales Compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República ó ya sea en los Estados Unidos del Norte, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las instituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Compañía principal, exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

Art. 15. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, esta Empresa y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y sucesores de éstos que en ella tomen parte como accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiera; no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con ella, derechos de extranjería: aun por denegacion de justicia, no tendrán más derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

Art. 16. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros y accio-

nistas fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si tales restricciones no existiesen; pero sin que los fallos de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de esta ley, á la Empresa concesionaria, que se reputa mexicana para todos los efectos de la misma, ni á los intereses mexicanos.

Art. 17. La Empresa no podrá traspasar, ni enajenar ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el canal ni sus obras accesorias, sin consentimiento previo del Gobierno general, y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar ni hipotecar, las concesiones, ni el canal ni sus obras accesorias, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la Empresa admitir, en ningun caso, como socio á un gobierno extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulacion que hiciere en este sentido. Se autoriza, sin embargo, á la Empresa para que, sin aprobacion del Gobierno, pueda expedir y vender bonos y obligaciones, cuando, en las cantidades y por el precio que juzgare conveniente y para asegurar el pago, hipotecando sólo el canal y sus obras accesorias; con tal que la hipoteca no se extienda á la concesion, y que se constituya á favor de individuos ó asociaciones particulares. Todas las obligaciones, hipotecas y gravámenes que se impusieren sobre el canal ó sobre sus dependencias, caducarán al vencimiento de los noventa y nueve años de que habla el art. 8º

Art. 18. Esta concesion caducará:

I. Por no estar hechos los reconocimientos y determinacion del trayecto dentro de tres años contados desde esta fecha.

II. Por no comenzar las obras de construccion dentro de un año, contado desde que los planos sean aprobados por el Ejecutivo.

III. Por no invertir en las obras á lo ménos un millon de pesos durante el primer año de los trabajos, ó tres millones en cada uno de los siguientes hasta su término; salvo el caso de fuerza mayor debidamente comprobado.

IV. Por infringir cualquiera de las cláusulas de esta ley, en las que se previene que no podrá la Empresa traspasar ni enajenar las conce-

siones de la misma ley, ni el canal ni sus obras accesorias, sin previo consentimiento del Gobierno federal, y que en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el canal, ni sus obras accesorias, á ningun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlos en ningun caso como socios.

V. Por caducidad de la concesion hecha en 2 de Enero de 1869, y á que se refiere el art. 1º de la presente.

VI. Por interrupcion del libre tránsito del canal durante más de trescientos sesenta y cinco dias consecutivos despues de aquel en que se haya abierto al uso público.

Si la Empresa faltare á las obligaciones ó traspasare las restricciones que le impone esta ley, ó no mantuviere el canal y sus dependencias en perfecto estado de uso, quedará sujeta á la reparacion de la falta, y á la correspondiente indemnizacion, que se fijará por dos peritos nombrados, uno por el Ejecutivo y otro por la Empresa, los cuales, ántes de comenzar á desempeñar su encargo, señalarán un tercero para que en caso de discordia decida sobre las diferencias que puedan suscitarse. Si ocho dias despues de ser nombrados los peritos, no estuvieren de acuerdo para el señalamiento del tercero, éste será designado por el tribunal que en 2ª instancia deba conocer de los asuntos federales en la capital de la República.

Art. 19. Si ocurriere el caso de caducidad dentro de los noventa y nueve años á que el art. 8º se refiere, la Empresa perderá las concesiones que le otorga esta ley, y el Gobierno podrá disponer de ellas libremente; pero conservará la misma Empresa, hasta que termine el plazo de noventa y nueve años, la propiedad de las obras que hubiere construido. En este caso la nacion ó la nueva Empresa á quien el Gobierno traslade las concesiones caducas, tendrán la facultad de tomar las obras ejecutadas, previo el pago en dinero efectivo ó en títulos de la nueva Empresa, por el precio que fijen dos peritos nombrados por cada parte ó un tercero que ellos designen en el caso de discordia. Si treinta dias despues de nombrados los dos primeros peritos, no se hubieren puesto de acuerdo para designar el tercero, lo nombrará el tri-

bunal de 2ª instancia que conozca de los asuntos federales de la demarcacion en que se encuentre una parte mayor del canal.

En todo caso, al espirar el término de los noventa y nueve años, cesarán las concesiones que otorgue esta ley, y la propiedad de las obras ejecutadas pasará *ipso facto* á la nacion.

Art. 20. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

Art. 21. La Empresa establecerá en la capital de la República un apoderado amplia y suficientemente autorizado, y con las instrucciones necesarias para entenderse con el Gobierno federal y demas autoridades, en todos los negocios referentes á esta concesion.

Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 14 de 1870.—*José María Lozano*, diputado presidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretario.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á veinte de Diciembre de mil ochocientos setenta.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y demas fines.

Independencia y Libertad. México, Diciembre 20 de 1870.—*Balcárcel.*

FIN DEL TOMO PRIMERO.

LEGISLACION SOBRE FERROCARRILES

COLECCION

DE

LEYES, DECRETOS, DISPOSICIONES, RESOLUCIONES

Y DOCUMENTOS IMPORTANTES

SOBRE CAMINOS DE FIERRO

ARREGLADA

EN EL ARCHIVO DE LA SECRETARÍA DE FOMENTO.

TOMO I

Años de 1824 á 1870.

MÉXICO

IMPRENTA DE FRANCISCO DIAZ DE LEON

CALLE DE LERDO NUM. 3.

1882

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
385.72 M57C C001 v.1
Coleccion de leyes decretos disposicio
3 0112 088300477